



Dansk kystfiskeri struktur og økonomi

Nielsen, Max; Larsen, Erling; Egekvist, Josefine; Gedefaw Abate, Tenaw; Nielsen, Rasmus; Frost, Hans Staby; Kjærsgaard, John

Publication date:
2013

Document version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Nielsen, M., Larsen, E., Egekvist, J., Gedefaw Abate, T., Nielsen, R., Frost, H. S., & Kjærsgaard, J., (2013).
Dansk kystfiskeri: struktur og økonomi, Nr. 030-0028/13-5480, 45 s., IFRO Udredning Nr. 2013/1

IFRO Udredning



Dansk kystfiskeri: Struktur og økonomi

*Max Nielsen
Erling Larsen
Josefine Egekvist
Tenaw Gedefaw Abate
Rasmus Nielsen
Hans Frost
John Kjærsgaard*

IFRO Udredning 2013 / 1

Dansk kystfiskeri: Struktur og økonomi

Forfattere: Max Nielsen, Erling Larsen, Josefine Egekvist, Tenaw Gedefaw Abate, Rasmus Nielsen, Hans Frost, John Kjærsgaard

Udarbejdet i henhold til aftale mellem Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri om myndighedsberedskab

Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi

Københavns Universitet

Rolighedsvej 25

1958 Frederiksberg

www.ifro.ku.dk

Dansk kystfiskeri: Struktur og økonomi



Fiskerne går i land i Skagen, Carl Locher, Skagensmalerne, 1885



Kystfiskeri anno 2012

Januar 2013

Max Nielsen¹, Erling Larsen², Josefine Egekvist², Tenaw Gedefaw Abate¹, Rasmus Nielsen¹, Hans Frost¹ og John Kjærsgaard³.

¹Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet

²DTU Aqua

³Naturerhvervsstyrelsen, Ministeriet for Fødevare, Landbrug og Fiskeri.

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	3
1. Indledning	4
2. Kystfiskerordningen	6
3. Fartøjer	8
4. Ressourcegrundlag og kvoter	13
5. Landinger	15
6. Logistik og kvalitet	24
7. Priser	32
8. Økonomi	37
9. Beskæftigelse	41
Appendiks: Oversigt over fiskeriudtryk	43

Sammenfatning

Kystfiskerordningen står over for en revision i første halvdel af 2013, og på dette grundlag er formålet med denne analyse at opnå overblik over indtjeningsevnen i kystfiskeriet i forhold til det resterende danske fiskeri, herunder at vurdere mulighederne for at forbedre indtjeningen i kystfiskeriet.

Erhvervsmæssigt kystfiskeri, forstået som fiskeri bestående af fartøjer tilmeldt Kystfiskerordningen, lider under lav indtjeningsevne, jf. formanden for Kystfiskerudvalget Niels Bjerregaard (Fisker Forum 6. september 2012). Forrentningen i kystfiskeriet vurderes også i denne udredning som værende lav, men på nogenlunde samme niveau som i andet fiskeri med fartøjer af samme størrelse, der anvender samme redskab. Forrentningen for større fartøjer er væsentlig højere. Omvendt bidrager de mindre fartøjer mest til beskæftigelsen i fiskeriet.

Over det seneste årti har alle dele af dansk fiskeri med ny regulering i 2003 og 2007 oplevet en væsentlig forbedret forrentning. Dette skal sammenholdes med, at antallet af aktive fartøjer faldt fra 1,509 til 668 i perioden 2001-2011, svarende til 56 %. Det kan endvidere konstateres, at der er reduceret nogenlunde lige meget for større og mindre fartøjer. Det må imidlertid bemærkes, at de mindre fartøjer (under 18 meter) inkl. de nuværende kystfiskere har haft registrerede underskud langt de fleste af årene siden 1995. For en branche, der fungerer på normale økonomiske konkurrencevilkår, vurderes en forrentning af den investerede kapital på 6-8 % acceptabel, hvilket de mindre fartøjer langt fra kan leve op til. Dette skyldes formodentligt bl.a. et lavt lønniveau hos ansatte og ejere, og at mange fiskere i gruppen har betalt deres fartøj ud. Disse fiskere fortsætter i erhvervet trods lav aflønning og lav forrentning, hvilket kan indikere, at de reelt har en potentiel lav indtjeningsmulighed i alternativ beskæftigelse og at der er en rekreativ værdi/hobbyværdi forbundet med fiskeriet.

Det politiske valg står således mellem fiskeri med store og effektive fartøjer, der set i forhold til fiskeriets størrelse, bidrager væsentligt til bruttonationalproduktet og fiskeri med mindre fartøjer, herunder kystfiskeri, der har relativt større beskæftigelse, men i en årrække har haft underskud.

Priser, logistik og kvalitet er også i et vist omfang vurderet i udredningen, uden det har været muligt at påvise væsentlige forskelle mellem kystfiskere og andre danske fiskere.

1. Indledning

Kystfiskeriet har gennem mange år skabt en rig kystkultur og et livligt kystsamfund langs de danske have. Kystfiskeriet er på mange måder både bæredygtigt og skånsomt fiskeri, og så giver det os fisk af høj kvalitet fanget nær kysten, liv på kajen og arbejdspladser i yderområder.

Sådan skrev fødevareminister Mette Gjørskov i artiklen ”Dansk kystfiskeri skal udvikles – ikke afvikles” i Fiskeribladet i december 2012. Kystfiskeri har da også eksisteret i Danmark i århundreder, eller måske lige så længe som der har levet mennesker langs vore kyster. Måske ikke tidligere betegnet som kystfiskeri, men i betydningen fiskeri med mindre både tæt på kysten. Kystfiskeri i forvaltningsmæssig betydning er en nyere betegnelse for fiskeri med fartøjer under 17 meters længde og med en årlig omsætning over 254.545 kr. (2010) som er med i den såkaldte kystfiskerordning. Ordningen giver gennem fiskerireguleringen erhvervsmæssigt kystfiskeri særstatus med tildeling af større kvoter end historisk fiskeri berettiger. Samtidig med særstatus følger omsætningsbegrænsning af fiskerirettigheder. Kystfiskerifartøjer kan, så længe de er med i ordningen (tre år), alene handle permanente kvoteandele med andre kystfiskerifartøjer; ikke med de større og typisk mere effektive fartøjer der kan betale højere priser for kvoteandelene.

Kystfiskeri kan også defineres i politisk sammenhæng. Der argumenteres for at kystfiskeri medvirker til at opretholde liv og aktivitet i små havne, at kystfiskeri påvirker bosætning og beskæftigelse i udkantsområder positivt, at kystfiskere kan få højere afsætningspriser for deres fisk via lokal afsætning og at kystfiskeriet er mere skånsomt og miljøvenligt end andre fiskerier. Ønsket er, at kystfiskeriet er en bæredygtig aktivitet der skaber social sammenhængskraft i udkantsområder.

Denne analyse vurderer om ovenstående argumenter rent faktisk er rigtige ved at beskrive struktur og økonomi for fartøjer i Kystfiskerordningen sammenlignet med den resterende del af dansk fiskeri. Det er forsøgt at vurdere hvor fiskerne tilmeldt Kystfiskeriordningen lander deres fisk og om der er forskel til andre segmenter i fiskeriet. De økonomiske forhold undersøges. Det forsøges at sammenligne kvalitetsmæssige forskelle i de forskellige segmenters landinger. Denne analyse giver den enkelte muligheden for selv at vurdere om effekten af Kystfiskerordningen er opretholdelse af en bestemt aktivitet, eller om den er positiv særbehandling af en bestemt gruppe af danske fiskere.

Fangstmængderne i kystfiskeriet er bestemt af kvoterne. Med udgangspunkt i givne kvoter og uændret kvotefordeling analyseres muligheden for forbedret indtjening via højere kvoter ikke i nærværende analyse.

Fangstværdien er imidlertid også bestemt af priserne. Prisudviklingen bestemmes af udbud og efterspørgsel på verdensmarkederne samt valutakurser. Disse kan hverken påvirkes af den enkelte fisker eller af danske offentlige myndigheder. Imidlertid kan prisniveauet påvirkes, fx ved at forøge kvaliteten af den fisk der sælges. Dette kan ske gennem bedre håndtering af fangsten om bord på fartøjerne og muligvis ved at forkorte den tid det tager fra at fisken landes til den sælges. Fx lander kystfiskerne i højere grad end andre danske fiskere i små havne og på små landingspladser, hvilket kan medføre, at der går længere tid mellem fangst og til, at der opbygges et tilstrækkeligt parti fisk fra havnen/landingspladsen, således at det er rentabelt at videretransportere fisken fx til en fiskeauktion.

Nærværende udredning analyserer mulighederne for at forøge kystfiskernes indtjening. Kystfiskernes indtjening identificeres så detaljeret som eksisterende statistik muliggør, såvel som kystfiskernes indtjening vil blive sammenlignet med indtjeningen i de øvrige danske fiskerier. Endvidere vil kystfiskernes priser blive analyseret, bl.a. i forhold til fiskens størrelse, landingstilstand, fangområde, kvalitetssortering og landingsplads. Resultaterne af analysen opsummeres i slutningen af hvert afsnit.

Analysen koordineres af Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi (tidligere Fødevareøkonomisk Institut) og DTU Aqua som udarbejder den under deres respektive Myndighedsaftaler med Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. Endvidere indgår bistand fra Naturerhvervsstyrelsen i Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. Forfatterne er eneansvarlige for de synspunkter og vurderinger der indgår i udredningen, Ministeriet og de berørte institutioner kan ikke tages til indtægt herfor.

2. Kystfiskerordningen

Kystfiskerordningen i perioden fra 2010-2012 var en videreførelse af den tidligere kystfiskerordning i perioden fra 2007-2009. Kystfiskerordningen er en del af den politiske aftale mellem VK-regeringen og Dansk Folkeparti fra november 2005 om Ny Regulering af dansk fiskeri. Der er afsat følgende kvoteandele til ordningen:

- 14,9 % af torsk i Nordsøen
- 20,5 % af torsk i Kattegat
- 31,8 % af torsk i Skagerrak
- 38,7 % af torsk i Østersøen og Bælterne
- 29,3 % af tunge i Skagerrak og Kattegat
- 14,2 % af tunge i Nordsøen (EU-farvande)

De ovennævnte kvoteandele, som er basis for den nuværende kystfiskeraftale, stammer tilbage fra en aftale om kystfiskeri fra juni 2004. De mængder, som var afsat til kystfiskerne blev fastholdt i den politiske aftale fra 2005 om Ny Regulering, med den tilføjelse at Østersøen kom med i ordningen.

De afsatte mængder var baseret på fartøjer under 16 meter, som fiskede torsk og tunge, med en omsætning over FOI's minimumsgrænse (230.000 kr.) i referenceåret 2003. Samtidig skulle de have 90 % af deres fangstrejser under 24 timer.

Kystfiskerordningen er justeret på 2 punkter pr. 1. januar 2013. Den nuværende kystfiskerordning gælder for et år.

Omfattet i den nuværende kystfiskerordning er fartøjer med FKA¹ på max 17 meter, som har tilmeldt sig ordningen. Fordelen ved at deltage i ordningen er, at man kan få tildelt ekstra mængder af torsk og tunge til sit fartøj. Til gengæld må man så ikke sælge sine kvoteandele til fartøjer, der ikke er med i kystfiskerordningen. Desuden skal mindst 80 % af fartøjets fangstrejser være på max 3 dage for at sikre at der er tale om et reelt kystfiskeri. Frem til 1. januar 2013 var kravet, at mindst 80 % af fartøjets fangstrejser skulle være max 3 dage. Kystfiskerfartøjer skal fange 50 % af deres årsmængder selv for at få kystfiskertillæg. Alternativt kan de få kystfiskertillægget, hvis mængderne er overført til andre kystfiskere, som har fanget dem. Dette er for at sikre at mængderne ikke overføres til ikke-kystfiskerfartøjer.

Samtidig er der pr. 1. januar 2013 indført krav om, at fartøjer omfattet af kystfiskerordningen kun kan få kystfiskertillæg, hvis fartøjets årsmængder af torsk og tunge ikke er blevet udlejet til fartøjer uden for kystfiskerordningen. Dette krav er indført for at sikre, at kystfiskermængderne reelt også kommer kystfiskerfartøjerne til gode.

Formålet med indførslen af kystfiskerordningen var ønsket om at fastholde kystfiskeriets andel af dansk fiskeri. Der var altså ikke tale om en miljømæssig vinkel eller særligt fokus på skånsomme redskaber, men snarere et forsøg på at fastholde kystfiskernes andel af den danske fiskeflåde.

Kystfiskerordningen er frivillig, forstået på den måde at den enkelte fartøjsejer selv kan vælge om han ønsker at tilmelde sig. Ved tilmelding er han bundet af ordningen i det år den løber, men ikke bagefter. En fisker der ønsker at gå på pension fx om 1½ år kan således tilmelde sig ordningen i 1 år og herigennem opnå de kvotemæssige fordele den giver. Når året er gået er det muligt at undlade tilmelding til en evt. ny periode og sælge sine kvoter til

¹ Se forklaring på FKA og andre fiskeriudtryk og reguleringsbegreber i "Oversigt over fiskeriudtryk" i Appendiks.

større fartøjer udenfor ordningen, som i mange tilfælde vil være i stand til at give en højere kvotepris. Denne mulighed kan påvirke om formålet med ordningen opnås: at fastholde kystfiskernes andel af den danske fiskeflåde.

3. Fartøjer

Fiskeflåden i Danmark har i en lang årrække været under pres fra specielt to faktorer. Den første er et reduceret fangstgrundlag i form af faldende kvoter. Den anden er et stigende pres for effektivisering af sektoren for at kunne klare sig i den internationale konkurrence. Dette har bevirket at antallet af kommercielt aktive fiskefartøjer har været faldende.

Reguleringsordningen med individuelle omsættelige kvoter (IOK) i 2003 for den pelagiske flåde og indførelse af fartøjskvoteandele i 2007 for den demersale flåde har yderligere været med til at fremme denne udvikling, således at kapaciteten i flåden er blevet tilpasset ressourcegrundlaget. Det skyldes, at handlen med kvoter har givet de mest effektive fartøjer mulighed for at opkøbe mindre effektive fartøjer.

I tabel 1 er udviklingen i antallet af fartøjer for den samlede danske fiskerflåde vist fra 2001 til 2011.

Tabel 1. Antal fartøjer fordelt på længdegrupper i dansk fiskeri

	Antal fartøjer							Ændring i % 2001-2011
	2001	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Aktive:								
< 12 m	475	385	282	234	199	193	207	56
12-15 m	333	227	173	165	152	151	124	63
15-18 m	217	132	94	93	97	97	95	56
18-24 m	201	117	89	84	79	75	74	63
24-40 m	148	91	63	55	46	46	47	68
Over 40 m	43	36	35	27	27	26	26	40
Specialfiskerier	92	105	110	119	103	100	75	18
Aktive total	1.509	1.093	846	777	703	688	668	56
Mindre aktive	1.332	1.244	1.242	1.211	1.224	1.144	1.116	16
Inaktive	1.218	802	880	905	907	992	1.003	18
Total	4.059	3.139	2.968	2.893	2.834	2.826	2.787	31

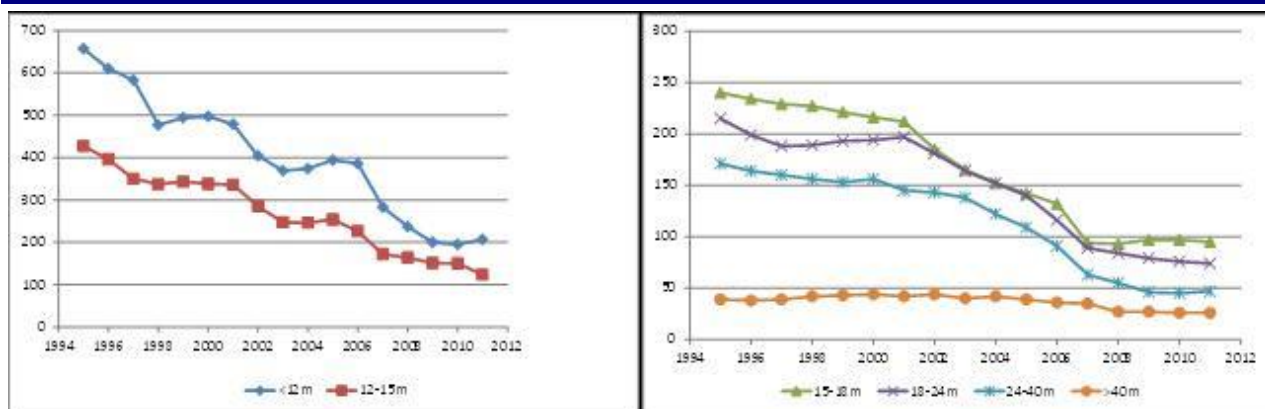
Kilde: Fiskeriets Økonomi 2001-2011.

Af tabellen fremgår det, at de aktive fartøjer i perioden er blevet reduceret med 56 %. Fartøjslængdegrupperne under 18 meter er blevet reduceret med mellem 56 til 63 %, mens længdegrupperne fra 18 til 40 meter er blevet reduceret med 63 til 68 %. Den relative reduktion har således været større for fartøjsgrupperne fra 18 til 40 meter end for dem under 18 meter, mens den absolutte reduktion af fartøjer har været størst for fartøjer under 12 meter. Reduktionen i gruppen af fartøjer 18-40 meter skal ses i sammenhæng med tilbagegangen i industrifiskeriet.

Gruppen af fartøjer over 40 meter samt specialfiskerierne er ikke i konkurrence med kystfiskeriet om de demersale arter, da de store fartøjer udelukkende fanger sild, makrel og industrifisk, mens specialfiskerierne fanger hesterejer og muslinger. Begge disse grupper har oplevet et mindre fald end gennemsnittet, jf. tabel 1.

Udviklingen helt tilbage fra 1995 og til 2011 er vist i figur 1 for aktive fartøjer ekskl. specialfiskerier.

Figur 1. Udvikling i antal fartøjer¹⁾



1) Med en omsætning over FOI-grænsen (som i 2011 udgjorde 254.545 kr.).

Der har været en kraftig reduktion. Ved udgangen af 2011 var der registreret 573 aktive fartøjer ekskl. specialfiskerier efter musling og hestemakrel. I 1995 var det tilsvarende tal 1749, hvilket indebærer, at antallet af fartøjer ved udgangen af 2011 var reduceret med to-tredjedele.

Reduktionerne for fartøjer op til 24 meter har ikke fulgt en jævn udvikling. Der har været en tendens til at flåden ikke er reduceret så meget i årene før introduktionen af nye reguleringer i henholdsvis 2003 og 2007. Det har den naturlige forklaring, at fiskerne ventede med at disponere til det står klart, hvordan den endelige regulering kom til at se ud samtidig med, at hvis et fartøj blev afmeldt det centrale fartøjsregister, blev de tildelte havdage tabt.

Betragtes perioden 2005-2011 kan reduktionerne ses i lyset af faldene på kvoterne for torsk i Kattegat, hvor torskefiskeriet næsten er ophørt og vestlige Østersø med et fald på 33 %. Der synes således at være en betydelig sammenhæng mellem faldet i fangstmulighederne i disse farvande og antallet af fartøjer.

Mindre aktive fartøjer står for under 2 % af bruttoudbyttet fra det samlede danske fiskeri, og de mindre fartøjer er således af meget lille betydning i forhold til det erhvervsmæssige fiskeri. Inaktive fartøjer har ingen fangst og opgøres primært for at kunne vurdere hvilken potentiel kapacitet der samlet set kan aktiveres i den danske flåde, hvis ressourcegrundlaget og fangstmulighederne skulle ændres i fremtiden.

I tabel 2 er fordelingen af ikke-kystfiskere og kystfiskere vist for kommercielt aktive fartøjer. Af tabellen fremgår den procentvise ændring i antallet af fartøjer fra 2007 til 2011 for de to segmenter fordelt på fartøjslængdegrupper.

Tabel 2. Antal kommercielt aktive fartøjer under 18 meter fordelt på ikke-kystfisker- og kystfiskerfartøjer

	Antal ikke-kystfiskerfartøjer					Fald (%)	Antal kystfiskerfartøjer					Fald (%)
	2007	2008	2009	2010	2011		2007	2008	2009	2010	2011	
Aktive:												
< 12 m	104	82	69	85	99	-5	178	152	130	108	108	-39
12-15 m	78	74	69	74	58	-26	95	91	83	77	66	-31
15-18 m	73	70	74	72	70	-4	21	23	23	25	25	+19
	255	226	212	231	227	-11	294	266	236	210	199	-32

Kilde: Fiskeriets Økonomi og Naturerhvervsstyrelsen.

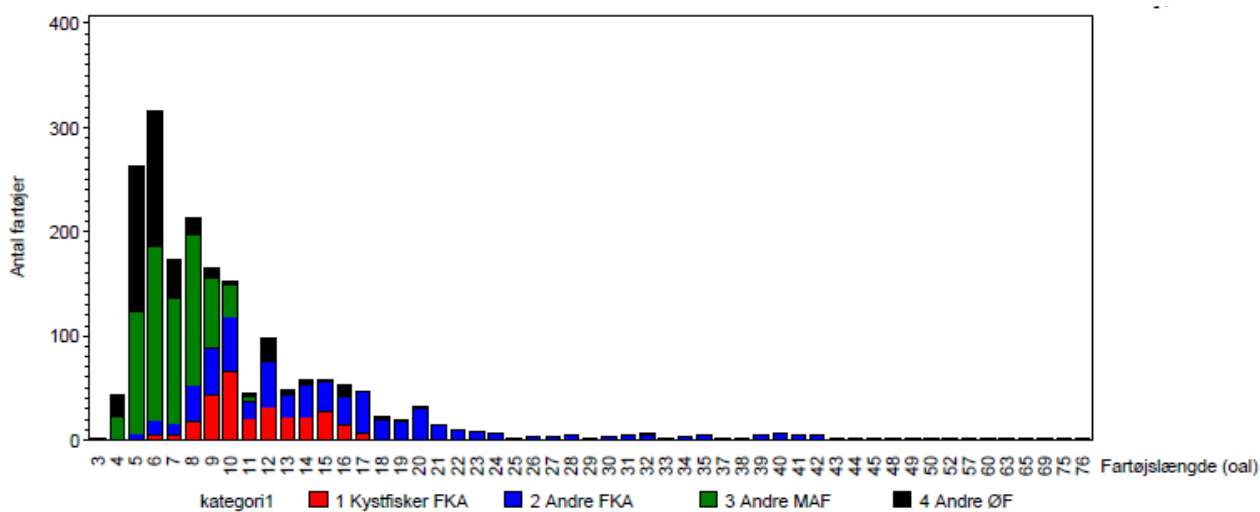
Det samlede fald i antallet af kystfiskerfartøjer udgjorde 32 % fra 2007 til 2011. Reduktionen i de enkelte fartøjslængdegrupper var henholdsvis 39 % for fartøjer mindre end 12 meter, 31 % for fartøjer mellem 12-15 meter, mens fartøjslængdegruppen 15-18 meter fik tilført 4 fartøjer svarende til en stigning på 19 %.

Til sammenligning var faldet i antallet af ikke-kystfiskerfartøjer på 11 %. Fartøjslængdegruppen under 12 meter havde et stigende antal fartøjer fra 2009 til 2011, hvilket skal ses i lyset af at den første kystfiskerordning ophørte i 2009, hvorved fartøjer der udtrådte af denne ordning overgik til de normale vilkår for ikke-kystfiskere. Fartøjslængdegruppen fra 12-15 meter oplever et fald på 26 % og er den længdegruppe der i perioden samlet set står for det største fald i antallet af fartøjer. I længdegruppen 15-18 meter svarer faldet af fartøjer til den stigning der sker i kystfiskersegmentet.

Faldet i antallet af kystfiskerfartøjer har set over hele perioden været større end for ikke-kystfiskere, men en del af forklaringen ligger i, at nogle tidligere kystfiskerfartøjer skifter ordning mellem 2009 og 2010. Hvis man således kun ser på de to segmenter fordelt på de tre fartøjslængdegrupper fra 2007 til 2009 er faldet i antallet af fartøjer stort set identisk. Resultatet af denne analyse er således, at udviklingen i antallet af fartøjer i de to segmenter ikke er forskellig.

For at et fartøj kan være med i kystfiskerordningen, skal det være registreret som et FKA på under 17 meter. I figur 2 ses fordelingen af kystfiskerfartøjer i forhold til fartøjslængde og fartøjstype.

Figur 2. Kystfiskere og ikke-kystfiskere fordelt efter fartøjslængde i 2010



Det fremgår at kystfisker- og ikke-kystfiskerfartøjer fordeler sig nogenlunde ens i fartøjslængde-grupperne fra 10 til 15 meter med en lille overvægt af ikke-kystfiskere. Til gengæld har ikke-kystfiskere flere fartøjer der er mindre end 9 meter og større end 16 meter. Det største antal fartøjer findes i kategorierne mindre aktive (MAF) og øvrige fartøjer (ØF), men disse bidrager dog ikke væsentligt til det samlede fiskeri. Andelen af fiskefartøjer der er tilmeldt kystfiskeri ordningen, fordeler sig mellem 6 og 17 meter med en markant top i intervallet 10,0 til 10,9 meter.

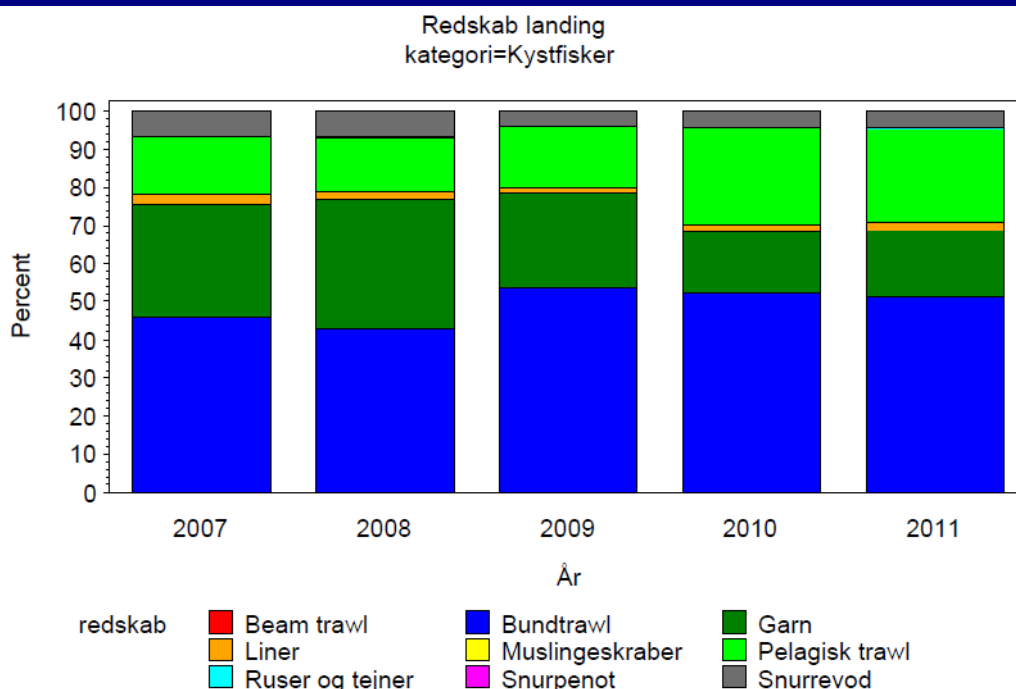
Set over perioden 2007 til 2010 har fartøjer der deltager i kystfiskerordningen en mere eller mindre uændret andel af de totale fartøjskvoteandele af demersale arter og har fordoblet deres andel af pelagiske arter, jf. tabel 3.

Tabel 3. Kvoteandele i procent fordelt mellem kystfiskerfartøjer og fartøjer der ikke deltager i ordningen.

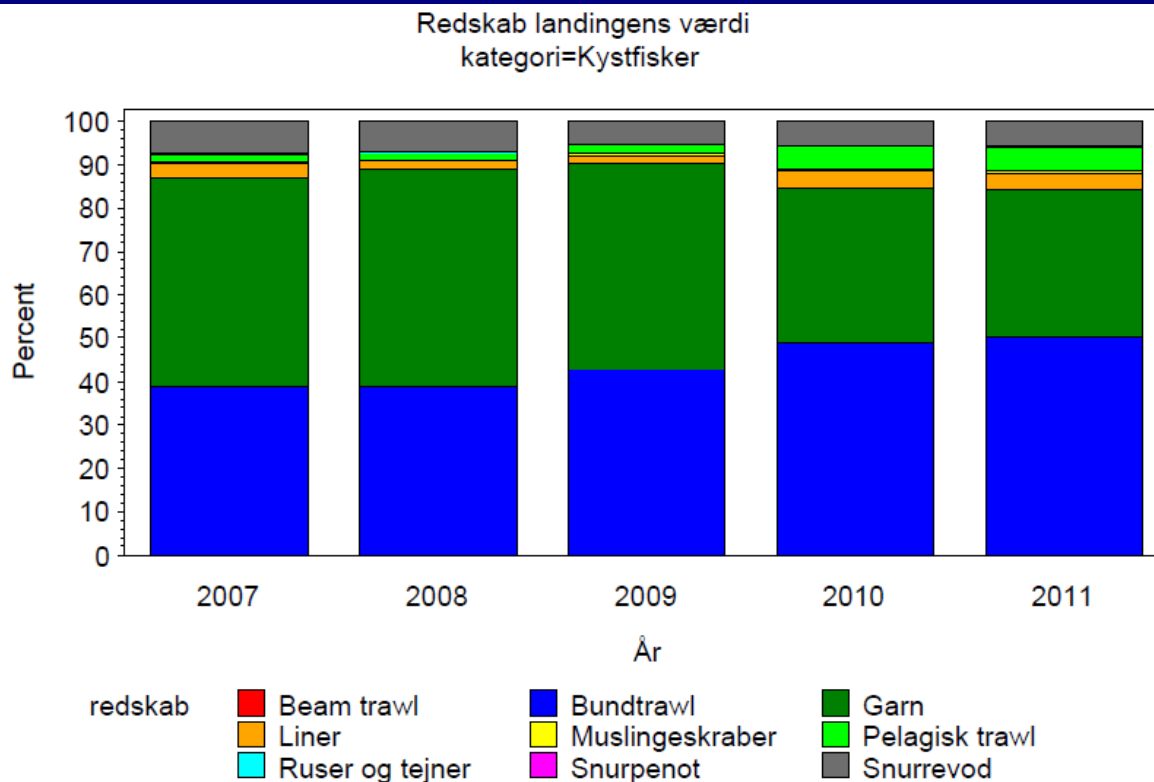
	Demersale arter				Pelagiske arter			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Kystfiskerfartøjer	18	18	19	17	2	2	3	4
Ikke-kystfiskerfartøjer	82	82	81	83	98	98	97	96

Kilde: NaturErhvervstyrelsen.

Størstedelen af fiskerne der er tilmeldt kystfiskerordningen fører logbog; dog er 2.9 procent af landingen ikke registreret i logbogs-databasen, hvilket svarer til 7.7 procent af den samlede landingsværdi. De redskaber, kystfiskerne anvender, angives også i logbøgerne, og på grundlag af disse oplysninger viser figur 3 og 4 redskaber der anvendes procentuelt i forhold til fangstmængde og værdi i 2007-2011.

Figur 3. Redskabsfordeling af landingen (kg) for kystfiskere.

Figur 4. Redskabsfordelingen af landingsværdien (kr.) for kystfiskere



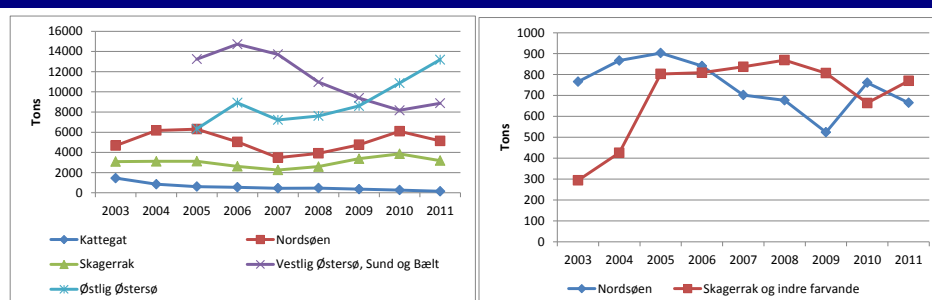
Det fremgår at 40-50 % af kystfiskernes fangster er fanget ved bundtrawling. Kystfiskeri er således ikke alene garnfiskeri, idet bundtrawling faktisk er det vigtigste fiskeriredskab i kystfiskeriet. Det skal endvidere bemærkes, at i perioden 2007 til 2011 er værdien for landinger fra bundtrawl steget, mens værdien af landinger fra garnfiskeri er tilsvarende faldet, hvilket også kan aflæses af diagrammet for procentvis anvendelse af redskaberne. Disse forhold kan ikke entydigt forklares, men kan skyldes udskiftning af fiskefartøj, restriktioner på havdage, mindre antal fartøjer tilmeldt kystfiskerordningen, faldende priser på rødspætter etc. Bemærk at pelagisk trawl/flydetrawl giver ophav til op mod 25 % af den samlede landing i kg., men at dette kun giver 5 % af den samlede værdi af landingerne. Årsagen til forskellen er at der landes arter som tobis og brisling som repræsenterer stor vægt, men sægles til en lav pris.

Det kan konkluderes at antallet af aktive danske fartøjer det sidste årti (2001-2011) er reduceret fra 1.509 til 668, svarende til 56 %. Årsagen er primært den effektivisering som fulgte med ny regulering med individuelt omsættelige kvoter i 2003 og fartøjskvoteandele i 2007. Der ses store reduktioner for alle fartøjsstørrelser, størst dog for gruppen 24-40 meter, yderligere som følge af tilbagegang i industrifiskeriet. Antallet af fartøjer 24-40 meter og længere end 40 meter er reduceret med hhv. 68 % og 40 %. De mindre fartøjer har således ikke oplevet en større tilbagegang end gennemsnittet. Efter kystfiskerordningen blev introduceret i 2007 er antallet af kystfiskerfartøjer faldet med 32 % og antallet af garnbåde er reduceret mest. Dette er mere end faldet i antallet af andre fartøjer mindre end 18 meter på 11 %. Årsagen kan være at fartøjer under kystfiskerordningen er hårdere ramt økonomisk end andre fartøjer af samme størrelse, men det skyldes snarere at nogle fartøjer er trådt ud af kystfiskerordningen og fortsætter på samme reguleringsmæssige vilkår som andre fartøjer. Det kan endvidere konkluderes at det vigtigste redskab som anvendes i kystfiskeriet er bundtrawl, som tilvejebringer 40-50 % af de fangster der tages. En andel der er stigende.

4. Ressourcegrundlag og kvoter

Kvoterne for torsk og tunge spiller en vigtig rolle for de mindre fartøjer uanset om de er under FKA-ordningen eller under kystfiskerordningen. I Østersøen er kvoterne for torsk steget siden 2005, men mens kvoten er mere end fordoblet i den østlige Østersø, fra ca. 6.000 tons i 2005 til ca. 13.000 tons i 2011, så er den næsten halveret i den vestlige Østersø inklusive Sundet og Bælthavet fra 13.000 tons i 2005 til ca. 8.000 tons i 2011, hvilket et fald på 33 %. Samtidig er kvoterne faldet betydeligt i Kattegat til under 200 tons i 2011 fra næsten 4.000 tons ved årtusindeskiftet. Derimod har kvoterne været nogenlunde stabile i Nordsøen og Skagerrak, hvor torsk udgør en fælles bestand. Især de kraftige reduktioner i torskekvoterne i vestlige Østersø og Kattegat har været en ulempe for de mindre fartøjer, herunder fartøjer under kystfiskerordningen. For tunge har der været en nedgang i kvoterne frem til og med 2009 i Nordsøen mens der har været en fordobling af kvoten i de indre farvande.

Figur 5. Kvoterne for torsk (venstre) og tunge (højre)



Den samlede kvote for andre værdifulde konsumarter: havtaske, kuller, kulmule, mørksej, pighvarre samt rødspætter har totalt ligget nogenlunde stabilt på ca. 40.000 tons de sidste ti år. Der er ingen markante ændringer inden for de enkelte farvande.

Fartøjer, som er tilmeldt kystfiskerordningen får tildelt højere kvoter af torsk og tunge end fartøjer, som står uden for denne ordning. For eksempel var den samlede kvote for torsk i Nordsøen i 2007 3.484 tons. Kystfiskerne kunne fiske yderligere 1,49 procent af den samlede kvote, dvs. 52 tons, se tabel 4. Tabellen viser også den økonomiske betydning af de ekstra tildelte kvoter til kystfiskere, beregnet som fangstværdien af disse ekstratildelinger.

Tabel 4. Total ekstratildeling af kvoter i tons til kystfiskerne 2007-2011.

	Kvoteandel (%)	Ekstrakvoter (tons)					Værdi (mio. kr. ved gennemsnitspris)				
		2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Torsk NS	1,49	52	58	71	85	68	1,7	1,7	1,6	2,2	2
Torsk K	2,05	9	10	7	5	2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Torsk S	3,18	72	83	107	122	98	2,3	2,5	2,5	2,9	2,6
Torsk ØS	3,87	810	719	696	755	842	12,6	10,5	6,6	7,4	9,3
Tunge S/K	2,93	25	26	24	17	21	2,3	2,0	1,8	1,4	1,8
Tunge NS	1,42	10	10	7	8	7	0,9	0,8	0,5	0,6	0,6
Total	.	926	848	841	907	970	20,1	17,5	13,1	14,6	16,3

Note: 1. NS er Nordsøen, K er Kattegat, S er Skagerrak og ØS er Østersøen inkl. Bælterne.

De ekstra tildelte kvoter udgjorde årligt 13-20 mio. kr. Dette svarer gennemsnitligt til ca. 50.000 kr. per fartøj og 6,3 % af kystfiskernes omsætning. Ordningen har således en vis økonomisk betydning for den enkelte kystfisker, uden betydningen dog skal overvurderes. Værdien af de tildelte ekstrakvoter svarer til 0,5 % af den samlede fangstværdi i dansk fiskeri. Den samlede ekstratildeling er endvidere faldet i værdi fra ca. 20 millioner kr. 2007 til

godt 16 millioner kr. i 2011. Faldet skyldes det generelle fald i kvoterne. Langt den største værdi findes i Østersøen og Bælterne.

For at kystfiskerne kan få tildelt ekstrakvoter kræves, at det enkelte fartøj selv eller andre kystfiskere fisker mindst 50 % af deres årskvoter. Dette indebærer at kystfiskerne må sælge helt op til 49 % af årskvoten til fartøjer der ikke er med i kystfiskerordningen og derved potentielt opnå en ekstraintægt fra salg af de ekstratildelte kvoter uden selv at bruge dem. Om dette er tilfældet vurderes for de kvoter der er omfattet af kystfiskerordningen på grundlag af tabel 5.

Tabel 5. Kystfiskernes udnyttelse af kvoter der delvist er ekstratildelinger, 2011.			
	Kvote (tons)	Fangst (tons)	Udnyttelse(%)
Torsk NS	723	369	51
Torsk K	23	17	73
Torsk S	1.003	980	98
Torsk ØS	7.675	8.482	110
Tunge S/K	246	157	64
Tunge NS	91	30	33
Gennemsnit ¹	9.761	10.035	103

Note: 1. Gennemsnit vægtet med landingsmængden. Vægtes alternativt med landingsværdien fås 97,8 %.

Kvoterne udnyttes ret forskelligt, men som helhed udnyttes de seks ekstratildelinger dog mere end fuldt ud (103 %). Dette skyldes at der i kvoterne ikke er inkluderet kvotehandler inden for puljer. Årsagen til den høje kvoteudnyttelse er at kystfiskere via puljer har tilkøbt flere mængder end der er solgt. Imidlertid er den gennemsnitlige kvoteudnyttelse 97 % hvis der vægtes med landingsværdien. Kystfiskerne køber således torskekvote i Østersøen og Bælterne, hvorfra fiskene sælges til en lavere pris end tunge og torsk fra de øvrige områder. Kvoterne på tunge og torsk i de øvrige områder sælges i et vist omfang. Det kan på dette grundlag afvises at ekstratildelte kvoter til kystfiskerne i noget betydende omfang sælges som årskvoter til ikke-kystfiskere.

Det kan konkluderes at bestandsgrundlaget for fiskeri med mindre fartøjer, herunder kystfiskeri, bortset fra torskbestande i Kattegat, den vestlige del af Østersøen og Bælthavet, har været nogenlunde stabilt. Torskebestanden i den vestlige del af Østersøen er i tilbagegang og er samtidig den vigtigste for fiskeri med mindre fartøjer. Dette påvirker de mindre fartøjers herunder kystfiskernes økonomi. Det kan endvidere konkluderes at den økonomiske betydning af kystfiskerordningen totalt er 16,3 mio. kr. i omsætningsværdi af den fangede fisk, svarende til 6% af kystfiskernes landingsværdi (2011), samt at den økonomiske betydning er faldet fra 20 mio. kr. i 2007 bl.a. som følge af de faldende torskekvoter i den vestlige del af Østersøen.

5. Landinger

Den totale landingsværdi for kystfiskerne udgjorde i 2011 for 254 mio. kr., svarende til 8,5% af de totale landinger, jf. tabel 6.

Tabel 6. Omsætning af aktive danske fartøjer i 2011, fordelt på fartøjslængde og turlængde, mio. kr.

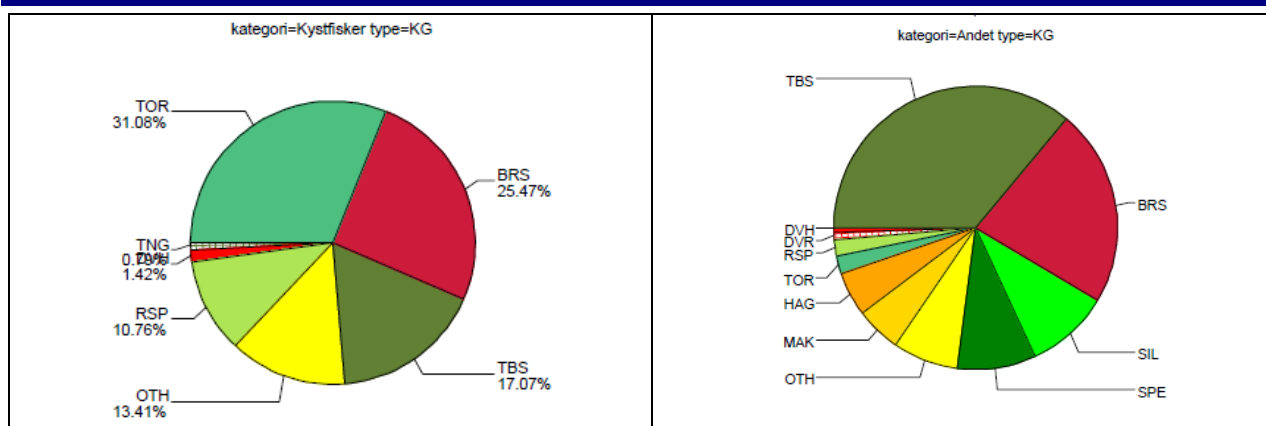
Turlængde	Fartøjslængde (meter)								Total
	<12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	>=18	
<u>Kystfiskerfartøjer</u>									
1 dag	78	21	20	38	17	27	0	0	201
2 dage	3	3	2	10	2	7	0	0	27
3 dage	1	1	1	5	1	6	0	0	14
>3 dage	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>3</u>	<u>0</u>	<u>5</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>11</u>
Total	82	25	23	56	21	46	0	0	254
<u>Andre fartøjer</u>									
1 dag	61	18	17	30	16	35	24	158	379
2 dage	2	2	2	10	10	19	20	152	217
3 dage	0	1	1	6	7	16	20	194	243
>3 dage	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>8</u>	<u>2</u>	<u>27</u>	<u>53</u>	<u>1.811</u>	<u>1.901</u>
Total	63	21	20	53	35	97	115	2.315	2.720
Total	146	46	43	110	56	143	115	2.315	2.974

Note: Havdage er beregnet som antal timer fra afgang til ankomst / 24 og rundet ned til nærmeste heltal. Fartøjer der ikke er logbogspligtige har fået tildelt 1 dag pr. tur.

Det fremgår endvidere at 201 mio. kr. eller 80 % stammer fra fiskeri af én dags varighed, samt at mindre fartøjer op til 14 meter så godt som alle er endags fartøjer. Endvidere fremgår at kystfiskere mindre end 12 meter lander for 82 mio. kr., samt at kystfiskere 12-17 meter lander for 172 mio. kr. Andre fartøjer mindre end 17 meter lander for 290 mio. kr.

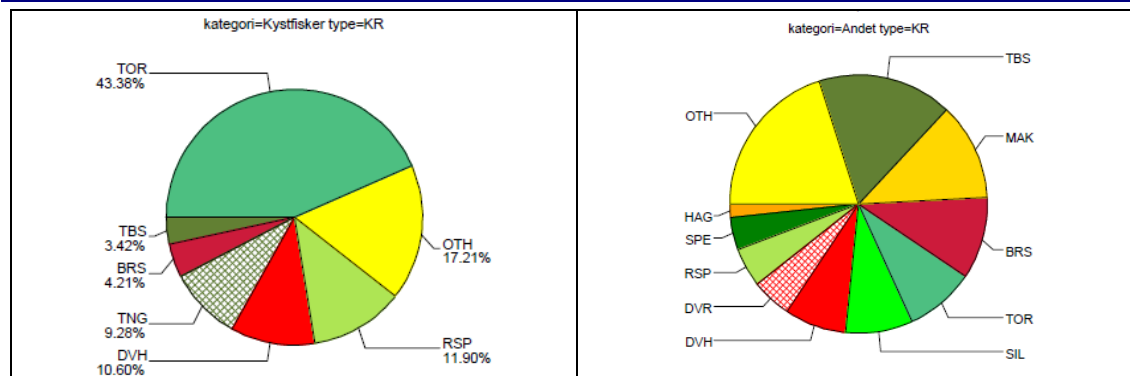
Artsfordelingen af landingerne for kystfiskere og ikke-kystfiskere er i figur 6 og 7 vist for hhv. landingsmængde (kg) og landingsværdi (kr), baseret på Afregningsregistret. I fordelingerne er kun medtaget arter der udgør mindst 5 % af landingen eller værdien indenfor gruppen (kystfiskere/ikke-kystfiskere).

Figur 6. Artsfordeling af landingen (kg.) for hhv. kystfiskere (til venstre) og ikke-kystfiskere (til højre).



TOR=torsk, BRS=brisling, TBS=tobis, OTH= others (andre arter), RSP=rødspætter, TNG= tunge, DVR= dybvands-rejer, DVH=dybvandshummer (jomfruhummer), SIL= sild, SPE= sperling, MAK= makrel

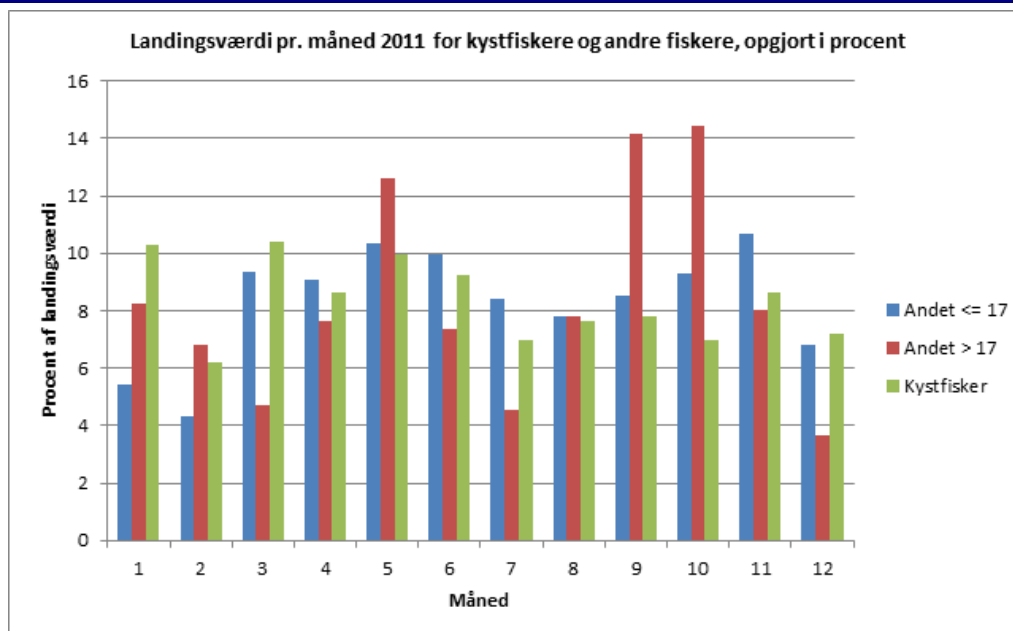
Figur 7. Artsfordelingen af landingsværdien (Kr.) for hhv. kystfiskere (til venstre) og ikke-kystfiskere (til højre)



For kystfiskerne er de primære arter i forhold til værdi torsk, rødspætte, jomfruhummer, tunge og brisling. De to fiskearter – torsk og tunge – der er ekstra tildeling i fangstmængde i kystfiskerordningen, udgør knapt en tredjedel vægtmæssigt, men over halvdelen af den samlede omsætning i gennemsnit for den enkelte fisker.

Landingsværdiens fordeling over året er vist for 2011 i figur 8, hvor de 12 måneders andel af årets totale fangst er angivet.

Figur 8. Landingsværdiens fordeling over året for kystfiskere, andre fartøjer større end 18 meter og fartøjer mindre end 17 meter, 2007- 2011, 2007=100

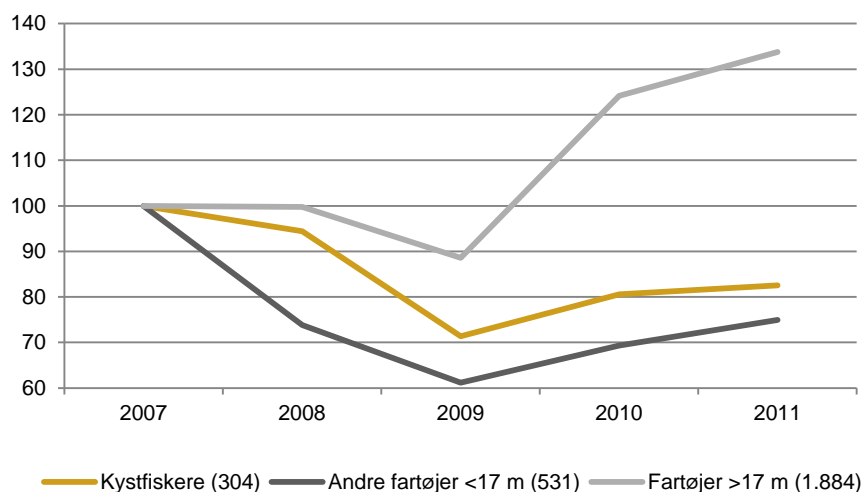


Det fremgår at landingsværdien i 2011 fra kystfiskeriet er størst i marts og januar og mindst i februar, men at også at fangstværdien er forholdsvis stabil uden store sæsonudsving. Fangstværdien for andet fiskeri med fartøjer mindre end 17 meter er størst i november og maj, mindst i februar, men som i kystfiskeriet forholdsvis jævnt. For

fiskeri med fartøjer over 17 meter er der større udsving over året, hvilket bl.a. skal sammenholdes med sæson i fiskeri efter flere arter, herunder makrel og tobis.

Udviklingen i landingsværdien over tid for hhv. kystfiskerne og ikke kystfiskere under 18 meter, samt større fartøjer er angivet i figur 9. Landingsværdien i 2007 er sat til indeks 100.

Figur 9. Udviklingen i landingsværdien for kystfiskere, andre fartøjer mindre end 17 meter og fartøjer større end 17 meter, 2007-2011, 2007=100



Anm.: Landingsværdien for 2007 for de tre grupper er angivet i parentes i mio. kr. i årets priser.

Det fremgår at udviklingen i kystfiskernes landingsværdier følger landingsværdien for andre fartøjer mindre end 17 meter, dog på et lidt højere niveau. Udviklingen i kystfiskernes landingsværdi kan bl.a. være forårsaget af ekstratildelinger af torske- og tungekvoter i kystfiskerordningen. Alle fartøjer mindre end 17 meter er blevet dårligere stillet i perioden 2007-2011 hvad angår landingsværdi. Mindre fartøjers landingsværdi er faldet med 22 %, større fartøjers er steget med 34 %. For klaringer herpå er bl.a. at bestandsgrundlaget for de større fartøjer, herunder sild, makrel og industrifisk, har været inde i en bedre udvikling end bestandsgrundlaget for de mindre fartøjer, som primært er demersale arter. Udviklingen skyldes ikke salg af kvoter fra kystfiskere til andre fartøjer (om større eller mindre end 17 meter) på det frie marked, jf. tabel 5. Denne tabel inkluderer imidlertid alene kvotehandler uden for puljer og det kan derfor ikke udelukkes at en del af forklaringen på den faldende landingsværdi hos de mindre fartøjer skyldes salg af kvote fra de mindre fartøjer, herunder kystfiskerfartøjer, til de større fartøjer. Omvendt kan dette på grundlag af figuren heller ikke bekræftes.

Landingsmængder, værdier og gennemsnitspriser er yderligere opdelt på fartøjets redskabstype i tabel 7.

Tabel 7. Fangstmængde og værdi for kystfiskere og ikke kystfiskere. 2011.

	Kystfisker			Ikke kystfisker		
	(1000 tons)	(mio. kr.)	(kr/kg)	(1000 tons)	(mio. kr.)	(kr/kg)
<12m						
Garn/krog	3,5	57,7	16,5	3,1	49,1	16,1
Jolle/ruse	0,3	5,6	17,8	1,5	35,9	24,1
Snur/garn/rawl	1,3	15,8	11,9	1,2	19,2	15,4
Trawl	<u>0,4</u>	<u>3,4</u>	<u>9,4</u>	<u>0,2</u>	<u>3,6</u>	<u>17,5</u>
I alt	5,5	82,5	15,0	6,0	107,8	18,0
12m- 15m Garn/krog	1,2	21,4	18,6	1,1	16,4	14,7
Snur/garn/rawl	2,7	24,9	9,4	0,8	10,0	13,2
Snurrevod	0,9	8,7	10	0,3	3,2	11,7
Trawl	<u>5,1</u>	<u>45,3</u>	<u>8,8</u>	<u>9,8</u>	<u>59,5</u>	<u>6,1</u>
I alt	9,8	100,3	10,2	11,9	89,2	7,5
15m-18m						
Garn/krog	0,3	5,4	16	2,0	50,5	24,9
Snur/garn/rawl	2,7	10,5	3,9	2,3	19,6	8,5
Snurrevod	0,3	2,8	10,5	1,2	14,0	11,5
<u>Trawl</u>	<u>8,9</u>	<u>47,9</u>	<u>5,4</u>	<u>20,6</u>	<u>142,3</u>	<u>6,9</u>
I alt	12,1	66,4	5,5	26,1	226,4	8,7

Det fremgår at der er forholdsvis stor ensartethed i størrelsen af landinger og omsætning mellem fartøjer i kystfiskerordning og fartøjer, som ikke er i kystfiskerordning, når det gælder fangsterne for fartøjer <12 meter og 12-15 meter, se tabel 7. Der er næsten lige mange fartøjer i og uden for kystfiskerordningen i disse grupper.

Forskellen bliver mere udtalt for gruppen 15-18 meter, hvilket skyldes, at der er flere fartøjer uden for kystfiskerordningen i denne gruppe, og at fartøjerne uden for kystfiskerordningen har en større andel af jomfruhummer, som afregnes til en højere pris end de fleste andre arter. Samtidig er der næsten tre gange så mange fartøjer uden for kystfiskerordningen, omkring 75, som i kystfiskerordningen med omkring 25

Forskellene forstærkes, hvis der ses på fartøjsgruppernes fangster af de forskellige arter i de forskellige farvande. Ser man på arterne torsk, tunge, rødspætte, pighvar samt kuller og kulmule, som ikke fanges i Kattegat og Østersøen, er der et tydeligt billede. For det første udgør disse arter en meget væsentlig del af den samlede omsætning for kystfiskerfartøjerne med næsten tre-fjerdedele af omsætningen for fartøjsgrupperne <12 meter og 12-15 meter, se tabel 8.

Tabel 8. Udvalgte arters andel and fartøjsgrupperne samlede fangster. 2011.**Procent.**

	Kystfiskere		Ikke kystfiskere	
	Vægt	Værdi	Vægt	Værdi
Torsk, tunge, rødspætte, pighvarre, kuller, kulmule				
<12m	74,9	71,1	48,0	42,3
12m- 15m	60,8	71,1	19,4	38,2
15m-18m	27,3	50,1	24,2	44,0
Torsk				
<12m	53,5	43,9	22,7	19,9
12m- 15m	38,2	44,1	7,2	14,2
15m-18m	21,1	36,0	10,8	18,2
Tunge, rødspætte, pighvarre				
<12m	20,6	26,5	24,6	21,9
12m- 15m	20,8	24,8	11,7	23,3
15m-18m	5,7	13,0	11,7	23,6

Torsk er den helt dominerende art for disse grupper, efterfulgt af rødspætte og tunge. Torsk er især vigtig i Østersøen ikke mindst i den vestlige Østersø, hvor kvoterne i de senere år har været faldende. I de andre farvande er torsk af mindre relativ betydning, hvilket skal ses i lyset af, at kvoterne i disse farvande er mindre end i Østersøen. Tunge, rødspætte og pighvarre er under ét lige så vigtig som torsk i Kattegat, Skagerrak og Nordsøen.

Det samlede billede er, at torsk er helt afgørende i kystfiskerordningen, hvor andelen af denne art betyder mere end dobbelt så meget som for fartøjerne, der ikke er med i kystfiskerordningen. Fladfiskearterne er lige betydende for kystfiskere og ikke kystfiskere, jf. tabel 8.

Det er hermed tydeligt at ændringer i rammevilkår for torsk er meget vigtige for kystfiskerne, hvilket kan ses i lyset af kvotenedgangene for torsk i Kattegat og vestlige Østersø.

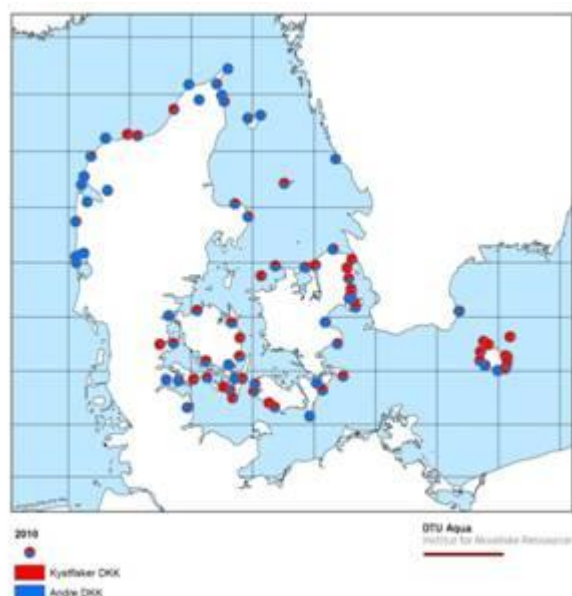
Fangstværdier pr. dag fremgår af tabel 9.

Tabel 9. Fangstværdi pr. dag. 1000 kr. 2011						
	<12m	12-13m	13-14m	14-15m	15-16m	16-17m
Kystfisker						
1 dag	5	11	11	13	16	18
2 dage	7	17	17	18	15	28
3 dage	1	12	18	19	19	28
>3 dage	11	16	2	21	16	27
Ikke kystfisker						
1 dag	6	9	11	14	11	21
2 dage	7	13	13	15	17	20
3 dage	6	12	11	16	18	23
>3 dage	3	15	7	20	15	30

Der er intet belæg for at fangstværdien pr. dag er højere for rejser af en dags varighed i forhold til længere ture. Det er forventeligt at fangstværdi pr. dag stiger med fartøjsstørrelse, men der endvidere en svag tendens til at fangstværdien pr. dag stiger med turlængden. Der synes ikke at være nogen forskel på fangstværdi pr. dag mellem kystfiskerfartøjer og ikke kystfiskerfartøjer, men dette billede dækker over at fangstsammensætningen mellem de forskellige fartøjsgrupper er forskellig.

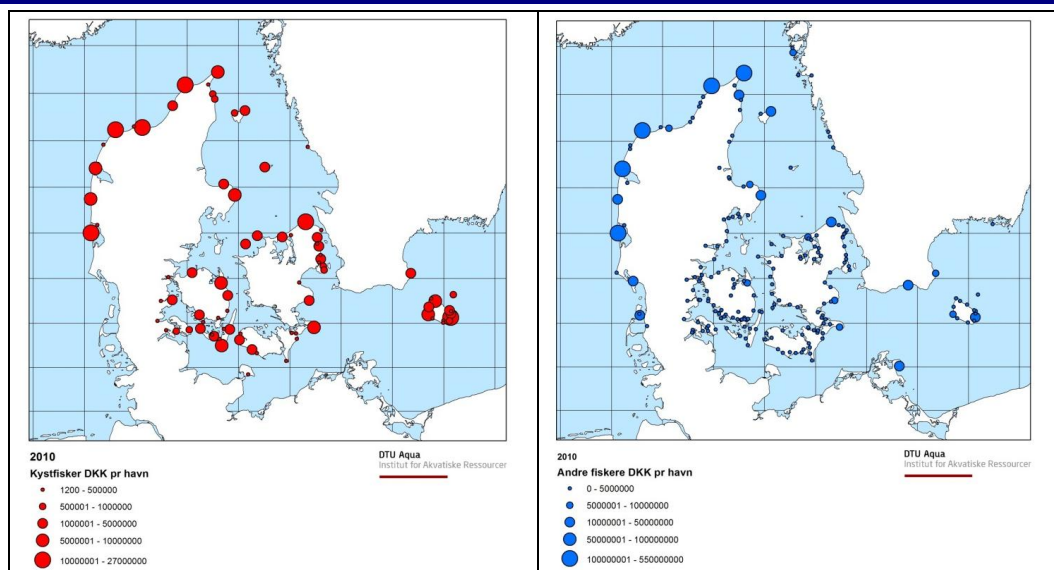
Fordelingen af værdien af landingerne i de enkelte havne mellem kystfiskere og andre fiskere er vist i figur 10, hvor cirkeldiagrammer for hver havn angiver andelen af værdier landet af hhv. kystfiskere og andre fiskere. Der er alene vist havne hvor der er aktive kystfiskere.

Figur 10. Fordeling af værdier for hhv. kystfiskere og andre fiskere pr. landingshavn



Kystfiskerne har de største andele i havnene i de indre farvande og på Bornholm. For at illustrere hhv. kystfiskernes og andre fiskeres fordeling af deres landinger rundt omkring i danske havne er i figur 11 angivet fordelingen af landingernes værdi pr. havn; for kystfiskere i venstre diagram og for andre fiskere i højre diagram. Bemærk at der er forskelle mht. intervaller på cirkeldiagrammerne på de to figurer, og dermed er det vanskeligt at sammenligne direkte.

Figur 11. Værdi af landingerne for hhv. kystfiskere (venstre) og andre fiskere (højre) pr. landingshavn



Kystfiskernes landingsværdier er jævnt fordelt på de havne og landingspladser hvor fangsten er landet. Det bemærkes dog at der på Vestsjælland og den nordlige del af Lolland-Falster ikke landes fisk fanget under kystfiskeriordningen. Det samme gør sig gældende for store dele af den jyske øst og vestkyst.

Der er mere end 300 havne i Danmark. I 2010 blev næsten 90 % af den samlede landingsværdi registreret i de fem største havne (Skagen, Hanstholm, Thyborøn, Hirtshals og Hvide Sande). Havnene er i det følgende kategoriseret som store, mellemstore og små baseret på deres årlige modtagne landingsværdier. Den store kategori omfatter de fem største havne i Danmark, der har en individuel årlig landing mere end 150 millioner kroner. De mellemstore havne består af 13 havne, hvis årlige landingsværdi i 2010 var mere end 10 millioner kroner. Endelig er havne, hvis 2010 landingsværdi var mindre end 10 millioner kroner kategoriseret som små havne.

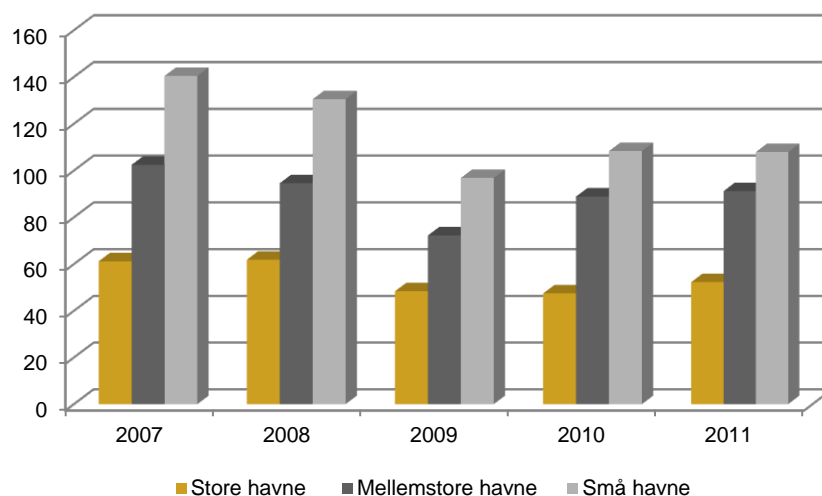
I 2010 landede kystfiskere for 241 millioner kr. Heraf blev landet for 106 millioner kr. (44 %) i små havne, mens de fem store havne kun modtog for 47 millioner kr. (20 %), jf. tabel 10. Tabellen viser, hvordan landingsmønsteret så ud i 2010. Til venstre i tabellen ses hjemhavn for fartøjer registreret som kystfiskere, og i toppen af tabellen landingspladsen. Således landede fartøjer som i 2010 hørte hjemme i en stor havn 92% af deres fangster i en stor havn, mens fartøjer, som hørte hjemme i en lille havn landede 65 % af deres fangster i en lille havn.

Tabel 10. Fangstværdi pr. dag. 1000 kr. 2010					
Hjemhavn	Landingsplads			I alt	
	Stor	Mellem	Lille	I alt	Mill. Kr
Stor	92%	6%	3%	100%	47
Mellem	15%	80%	5%	100%	88
Lille	16%	18%	65%	100%	106
Total	31%	38%	31%	100%	241
Kystfiskerfartøjer under 12 meter					
Stor	78%	15%	7%	100%	17
Mellem	11%	84%	5%	100%	19
Lille	4%	9%	87%	100%	45
Total	21%	28%	51%	100%	81
Kystfiskerfartøjer 12 - 17 meter					
Stor	100%	0%	0%	100%	30
Mellem	16%	79%	5%	100%	68
Lille	25%	26%	49%	100%	61
Total	35%	44%	21%	100%	160

De kystfiskere, som fisker med fartøjer under 12 meter er meget trofaste mod deres hjemhavn. Således landede fartøjer, som hørte til i en lille havn 87 % af deres landinger i en lille havn. De fartøjer, som hørte til i en stor havn landede 78 % af deres samlede landinger i en stor havn. Kystfiskere med fartøjer 12 – 17 meter synes derimod ikke at være særlig trofaste mod de små havne, også selv om de er hjemmehørende i en lille havn. I 2010 landede fartøjer hjemmehørende i en lille havn kun 49 % i en lille havn, mens resten blev nogenlunde ligeligt fordelt på store og mellemstore havne. Selvom kystfiskere med fartøjer under 12 meter ikke er fuldt loyale over for de små havne, så er disse langt mere loyale end de større kystfiskerfartøjer er over for de små havne, også selv om disse hører hjemme i en lille havn.

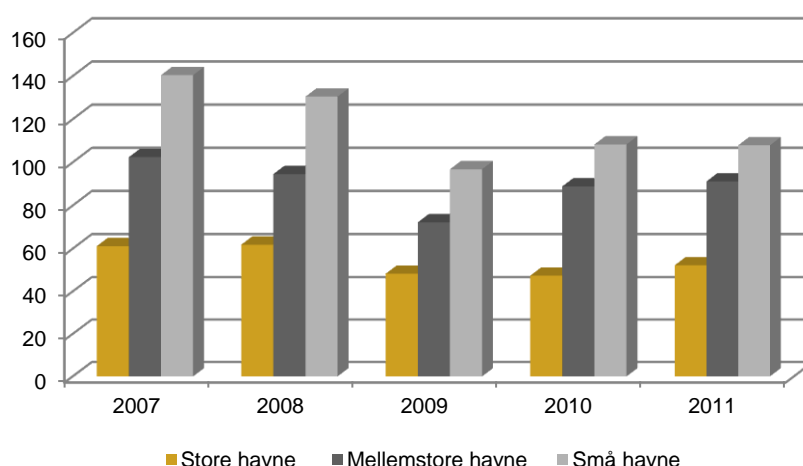
Betragtes landingsmønsteret over perioden 2007 til 2011 så har der været en udvikling i retning af, at en stadig større andel af kystfiskernes landinger landes i de små havne, se figur 12. Her skelnes ikke mellem, hvor fartøjerne hører hjemme, blot hvor de lander. Der har samtidig været et generelt fald i landingerne.

Figur 12 Kystfiskernes landinger (mio. kr.) fordelt på store, mellemstore og små havne.



Hvis man ser på hvordan kystfiskerfartøjerne er fordelt på hjemhavn og hvor store deres landinger er, så er det ikke overraskende at hovedparten hører hjemme i de små havne, og deres landingsværdi var, uanet landingshavn på 140 millioner i 2007 faldende til ca. 110 millioner kr. (ca. 20 %) i 2011, se figur 13. Fartøjer, som hørte hjemme i store havne landede for 60 millioner kr. i 2007 faldende til ca. 55 millioner kr. (ca. 10 %) i 2011. Fartøjer, som hørte hjemme i mellemstore havne viste et fald i landinger lidt under 10 %; fra 100 millioner kr. i 2007 til ca. 90 millioner kr. i 2011. Det er således fartøjer, som er hjemmehørende i de små havne som har vist det største fald i landingsværdi. De små kystfiskerfartøjer under 12 meter er loyale over for de små havne og lander hovedparten af deres fisk der. Det gælder imidlertid ikke for kystfiskerfartøjer 12-17 meter, som lander en større andel af deres fangster i de større havne.

Figur 13. Kystfiskernes landinger (mio. kr.) fordelt efter hjemhavn (store, mellemstore og små havne).



Det kan konkluderes at kystfiskeriet bidrager med 8,5 %, eller 254 mio. kr., i 2011 af den totale landingsværdi. Der ses endvidere stor ensartethed i landing og omsætning mellem kystfiskere og fartøjer i samme størrelse for fartøjer mindre end 15 meter. Forskellen er lidt større i gruppen 15-17/18 meter, primært som følge af jomfruhummerfiskeri i ikke-kystfiskergruppen. Forskellen mellem kystfiskeri og ikke-kystfiskeri med fartøjer af samme størrelse er således beskeden, idet det dog bemærkes at torsk er vigtigere for kystfiskerne end for andre fartøjer af samme størrelse. Samtidig er kvoterne for torsk i den vestlige del af Østersøen de senere år blevet reduceret.

Endvidere kan konkluderes at 20 % af kystfiskerne er hjemmehørende i de store havne, samt at kystfiskere med fartøjer mindre end 12 meter hjemmehørende i små havne lander 87 % af deres fangst i de små havne. Dette tal skal sammenholdes med 49 % for kystfiskere i gruppen 12-17 meter. Kystfiskerordningen er således kun delvist rettet mod de små og mellemstore havne. 20 % landes i de store havne af hjemmehørende kystfiskere og yderligere 12 % landes også i de store havne af fartøjer hjemmehørende i små og mellemstore havne.

6. Logistik og kvalitet

Danske fiskeres fangster afsættes primært igennem auktionssystemet (der betegnes som første salg), eller som direkte landinger, hvor en opkøber/forarbejdnings-virksomhed køber fangsten af fiskeren (koncentreret til de indre danske farvande og de mindre landingspladser). Danske fiskere sælger kun i beskedent omfang direkte til detailister (0,8 % af fangstværdien i 2011). Det danske auktionssystem fungerer ved at fiskeren giver auktionen bemyndigelse til at sælge fisken – auktionen bliver betalt for at sælge fangsten. Før fisken sættes til salg på auktionen, skal den kvalitetsvurderes, hvilket normalt foretages af fiskeauktionens personale.

Ved direkte landing, overtager opkøberen fangsten for derefter at sortere denne i art, størrelse og kvalitet. Fiskeren afregnes normal efter en forud aftalt pris per kg. Opkøberen opdeler landingen i mindre partier enten internt i egen virksomhed eller mellem flere forskellige virksomheder.

I mange tilfælde er der indskudt et led imellem fiskeren og første salgssleddet. Det er samlecentralerne, som er en unik dansk konstruktion. Disse virksomheder arbejder for fiskeren, med alt fra losning af fartøjet, over transport til sortering, om-isning og fremstilling til salg på fiskeauktionen. Nogle samlecentraler fungerer desuden som regnskabsførere, udrustningsagent etc.

Det var oprindeligt de mindre fartøjer der benyttede samlecentralerne, fordi det medførte at der kunne samles større partier fra flere fartøjer der kunne sælges samlet. Kystfiskerene benytter stadig samlecentralerne i stor udstrækning.

Mange af samlecentralens funktioner kan man genfinde i systemet med direkte landing. Også her kan den opkøbende virksomhed stille sin ekspertise til rådighed for fiskeren, hvad angår fiskekasser, is, olieleverancer etc.

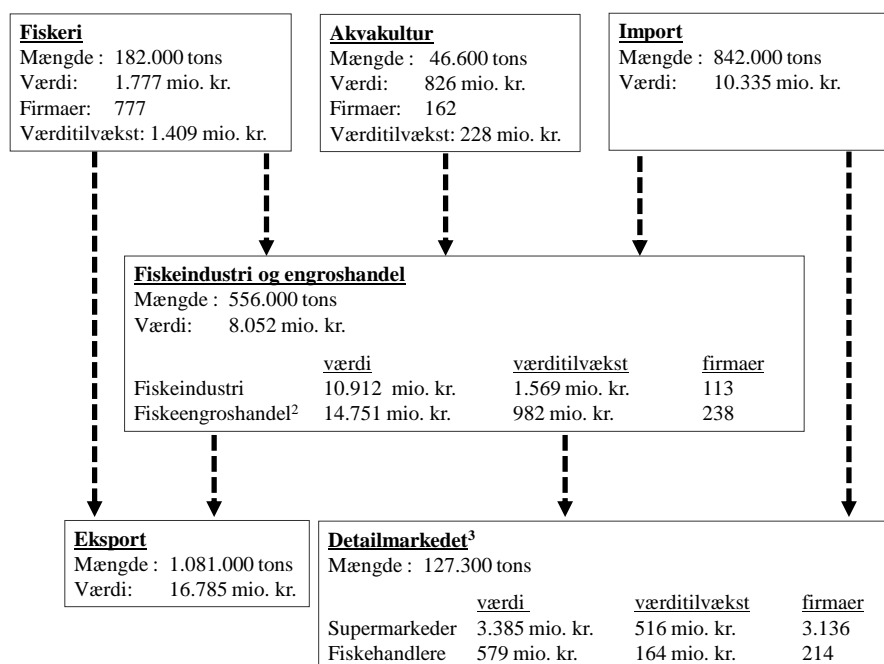
Værdikæden for fisk i Danmark

Før der gives en generel beskrivelse af kvalitetsforholdene inden for dansk fiskeri og med særlig fokus på kystfiskeriet, vil det være hensigtsmæssigt at se på værdikæden for fisk i Danmark. Primær kilde er Fiskeriets Økonomi 2011, kapitel 6 Analyse af værdikæden for fisk i Danmark, udarbejdet af Fødevareøkonomisk Institut.

Hvordan prisdannelsen sker i de enkelte led i værdikæden er interessant, hvis der ønskes en optimering af indtjeningen. Men der er en række forhold der er medbestemmende for prisfastsættelsen, herunder import af fisk og skaldyr og substituering af fisk med andre fødevarer, f.eks. kylling. Det vil derfor føre for vidt at redegøre for den dybere sammenhæng, men i stedet vil der blive vist enkeltområder af speciel interesse for kystfiskeriet.

Danmark har en meget stor import af fisk og skaldyr der sammen med de direkte landinger fra danske fiskere udgør den samlede mængde råvarer der er til rådighed for forarbejdningsleddet og den danske detailhandel. Den samlede mængde var i 2008 i alt 1.071 tusind tons fisk (omregnet til hel rund fisk). Det samlede danske forbrug var på 127 tusind tons eller 12 % af den samlede mængde. Dette svarer til godt 24 kg per dansker per år (stadig i hel rund vægt). Figur 14 viser de vigtigste nøgletal for beregningen for handel med fisk til konsum i Danmark.

Figur 14. Handel med fisk til konsum i Danmark, 2008 (tons levende vægt, mio. kr.)¹



Noter:

- Mængder er beregnet i levende vægt, hvor den levende vægt er vægten af ikke-forarbejdede fisk, samt hvor 1 kg. forarbejdet fisk er omregnet svarende til 2,5 kg. fisk i levende vægt. Handel inkluderer alene fisk til menneskeføde, dvs. industrifiskeri, fiskemel og olieproduktion og salg indgår ikke. Værditilvækst er omsætning minus driftsomkostninger (ekskl. løn, afskrivninger og finansielle udgifter).
- Fiskeengroshandel inkluderer engroshandel med fisk i Danmark, import, eksport, fiskeauktioner og samlecentraler.
- Den samlede mængde og værdi kendes fra Foreningen Fiskebranchen (50,9 tusind tons for 2008, som omregnet giver det opgjorte tal). Mængden kan ikke opdeles på supermarkeder og fiskehandlere. Fiskehandlerenes omsætning kendes fra regnskabsstatistikken og supermarkedernes omsætning er beregnet som differencen. Den samlede omsætning i supermarkeder og varehuse var i 2008 136 mia. kr., hvoraf de 3.386 mio. kr. fiskeprodukter udgjorde 2,4 %. Supermarkedernes værditilvækst kendes alene totalt og ikke for fiskeprodukter, hvorfor den samlede værditilvækst på 516 mio. kr. er beregnet som 2,4 % af den samlede værditilvækst.

Kilder: Regnskabs-, moms-, udenrigshandels- og varestatistik (Danmarks Statistik), landings- og akvakulturstatistik (Fiskeridirektoratet) og Foreningen Fiskebranchen (2010).

Det fremgår at den samlede tilgang af konsumfisk har en værdi på ca. 13 mia. kr. mens værdien af eksporten og detailomsætningen er på hhv. 17 mia. kr. og 4 mia. kr. Altså sker der en væsentlig værdiforøgelse gennem kæden. Supermarkederne har en andel på ca. 85 % af omsætningen af fiskeprodukter i detailledet, mens fiskehandlerne står for de resterende 15 %. Der sælges også direkte på kajen. Dette salg er ikke særskilt registreret, men vurderes at være af lille omfang.

Kystfiskeri bidrager til aktiviteten i de afledte landbaserede erhverv. I disse erhverv kan imidlertid ikke skelnes mellem om råvarerne kommer fra kystfiskere, andre fiskere, opdrættere eller er importeret. Antages at samme andel af kystfiskernes landinger anvendes i de afledte erhverv som forsyninger fra andre fiskere, opdrættere og importører, opnås at kystfiskeriet genererer i størrelsesordenen 64 mio. kr. i værditilvækst i de landbaserede erhverv baseret på fisk fra kystfiskerne. Forudsættes at samme andel af kystfisk eksporteres som tilførsler fra andre fiskere, opdrættere og importører, genererer kystfiskeri en eksportindtægt på 335 mio. kr. under i øvrigt samme forudsætninger.

Den danske forbruger, eller slutbruger i kædemæssig sammenhæng, anvendte i gennemsnit 928 kr. i 2008 på fisk og skaldyr. Det giver lige under 5 mia.kr – et resultat der er 1 mia. kr. højere end beregningen i figur 14 når frem til. På grund af en række usikkerheder må det faktuelle tal være mellem 4 og 5 mia. kr. Mængdemæssigt udgjorde det danske forbrug i 2008 i alt 50,9 tusind tons (produceret vægt) og i 2011 har Fiskebranchen oplyst at mængden har været 53,2 tusind tons – en forøgelse på 4,5 % på 3 år.

Hvis det skal undersøges om det er muligt at etablere en niche for kystfisker produkter hos den danske forbruger vil det være hensigtsmæssigt at se på fordelingen af forbruget – se tabel 11.

Tabel 11. Forbruget af fisk i Danmark 2008. Mio. kr. og %

	Fersk	Filet	Frosset	Røget/ saltet /tørret	Tilberedt /konserveret	Total
Laksefisk	534 (11 %)		210 (4 %)	464 (9 %)		1.209 (24 %)
Torskefisk	143 (3 %)	330 (6 %)	26 (1 %)	6	437 (9 %)	942 (19 %)
Rejer	102 (2 %)		207 (4 %)		221 (4 %)	531 (10 %)
Sild		29 (1 %)		11	484 (9 %)	524 (10 %)
Fladfisk	102 (2 %)	357 (7 %)			42 (1 %)	501 (10 %)
Andet	274 (5 %)		22	78 (2 %)	950 (19 %)	1.324 (26 %)
Total	1.156 23%	716 14%	465 9%	559 11%	2.134 43%	5.030 100%

Kilde: Danmarks Statistik: Forbrugsundersøgelsen 2008.

Det fremgår af tabellen at forbruget af torskefisk og fladfisk udgør i alt knapt 1,5 mia. kr. Betragtes alene det ferske segment er forbruget væsentligt mindre. Der vil være mulighed for at danske kystfiskere kan udnytte dette forbrugsmønster til at afsætte deres råvarer, dog i konkurrence med andre danske fiskere og med importerede fisk.

Kvalitetsopfattelse i fangstbehandling

Når fisken er fanget skal den hurtigst muligt bringes ned på en temperatur på 0°C. Dette kan ske ved isning i kasser eller placering i tanke med havvand, der er nedkølet til under 0°C. Saltvand fryser først ved -2°C, alt efter saltprocenten. De handlinger der foregår fra fisken kommer om bord på fiskerfartøjet til fangsten losses, kaldes samlet ”fangstbehandling”. Der er forskel på fangstbehandlingen, som er afhængig af fiskearten. Torskefisk og fladfisk bør hurtigst muligt strubeskæres, afblødes og renses. Figur 15 viser et normalt fangstbehandlingsflow. Om bord på mange fartøjer der lander til samlecentralerne, herunder kystfiskerne, vil der ikke ske en størrelsessortering.

Figur 15. Typiske enhedsoperationer ved fangstbehandling af pelagiske og

demersale fisk

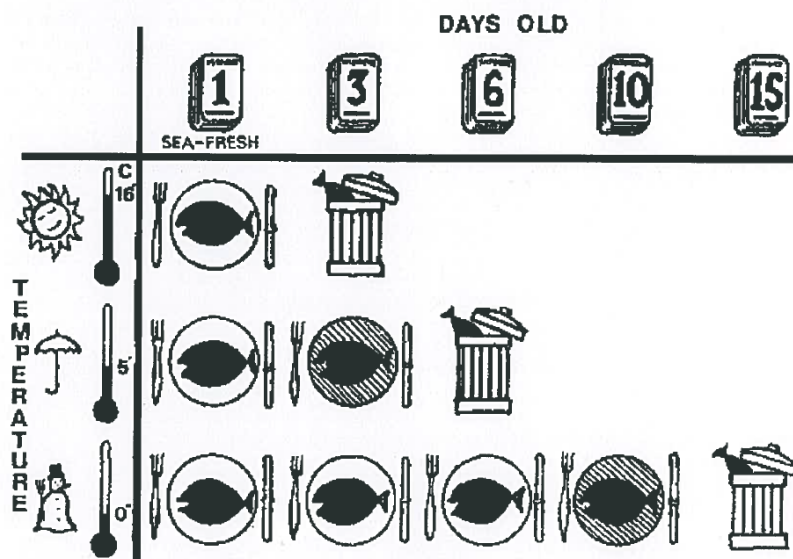


Hvis der er store fangster, der hindrer, at denne proces er overstået inden for en rimelig tid, bør fangsten nedkøles. Den bedste metode er nedkøling i en blanding af vand og is, der sikrer at fisken holdes på så lav temperatur så muligt. Direkte sollys, der medfører udtørring, er skadeligt. Korrekt strubeskæring og rensning er et håndværk, det kræver tid at lære. I andre landes fiskerier er det god praksis at strubeskære for derefter at lade fisken afbløde. Dette sikrer, at fiskens kød – fileten – bliver hvidt. Blodpletter i fileten opstår mens fisken er i live og bliver udsat for slag eller anden voldsom behandling. De er som ”blå mærker” hos os mennesker.

Figur 16 hører blandt de klassiske undervisningsmaterialer der er anvendt de sidste 50 år. Illustrationen stammer fra den nu lukkede forskningsinstitution Torry Research Station i Aberdeen, Skotland, der udgav en serie Advisory Notes.

Figur 16. Effekt af temperaturpåvirkning i forhold til at opretholde den bedst opnåelige kvalitet

The effect of temperature on the keeping qualities of fish.



The higher the temperature, the faster the fish go stale. It might be thought therefore that the best thing to do is to store fish at a temperature somewhat lower than that of melting ice. This is not practicable for fresh fish, however, since the flesh begins to freeze slowly at about -1°C. Slow freezing has a very bad effect on the quality of the fish and should be avoided. Quick freezing by which the fish is cooled rapidly to a very much lower temperature is a different matter.

Figuren viser hvor lang holdbarheden er af en given fisk der opbevares ved 16°C, 5°C og 0°C, nemlig max 2-3 dage før kassering, 6 dage før kassering (men kun 3 dage hvor den har en acceptabel kvalitet) og 15 dage før kassering, men kun 10 dage før kvaliteten er ringe.

På baggrund af denne figur er det indlysende, at fisk, der er opbevaret på dækket, udsat for direkte sollys og ingen afkøling, mister i holdbarhed. Det kan godt være at fiskens udseende tilsyneladende er god, men den accelererede nedbrydning af fiskekødet er allerede startet.

Kvalitetsopfattelse i sortering og auktion

Ofte bliver arbejdet med at sortere fangsten overtaget af en samlecentral. Arbejdet på en samlecentral kan dække alt fra losning af fangsten fra fartøjets lastrum til arts- og størrelsessortering. Da der i forbindelse med denne proces sker en tømning af fiskekasserne og en afisning, samt, efter sortering, en ny placering i fiskekasser med ny is, er der talrige situationer, hvor et unødigt kvalitetstab kan finde sted. En ofte overset årsag til kvalitetstab er sortering af fisk, der er dødsstive. Disse fisk der føles ubøjelige på grund af fastlåsning af muskelfibre i fisken, kan give anledning til at tro, at de kan tåle en hårdhændet behandling. Dette er ikke tilfældet, da en sådan behandling vil skade muskelvævet unødigt meget. Arbejdet på den traditionelle samlecentral, hvor fisken sorteres i størrelser, kan medføre slag, kast og anden voldsom håndtering af fiskene, som kan forringe kvaliteten unødigt. Skånsom håndtering på samlecentralerne er vigtig for at undgå unødige kvalitetsforringelse af fisken, og der er sket en markant udvikling på dette område.

Fiskeauktionssystemet i Danmark er indrettet på at sælge fisken for fiskeren til den bedst mulige pris – auktionarius er at betragte som kommissionær for fiskeren. Det påhviler auktionen at kontrollere, at der er sket en korrekt

arts-, størrelses- og kvalitetssortering af den fisk, der udbydes til salg. Auktionshallerne er i dag indrettet med kølerumsfaciliteter og mange auktionslokaler er også kølede. Alligevel skal det påses at fisken ikke opbevares i rum, hvor temperaturen er for høj. Samtidig skal det sikres, at fisken er godt iset, således at den kan transporteres efter salg til opkøberen uden at blive udsat for opvarmning. Der passerer mange tusind tons fisk igennem det danske auktionssystem, hvor både landinger, kvalitetssorteringer og priser dagligt danner grundlaget for handelen med fisk. Ved hensigtsmæssig håndtering og ved at sikre det mindst mulige udsving i fiskenes temperatur, hjælper auktioner med til at kvaliteten af de fisk der sælges videre, er så høj som muligt.

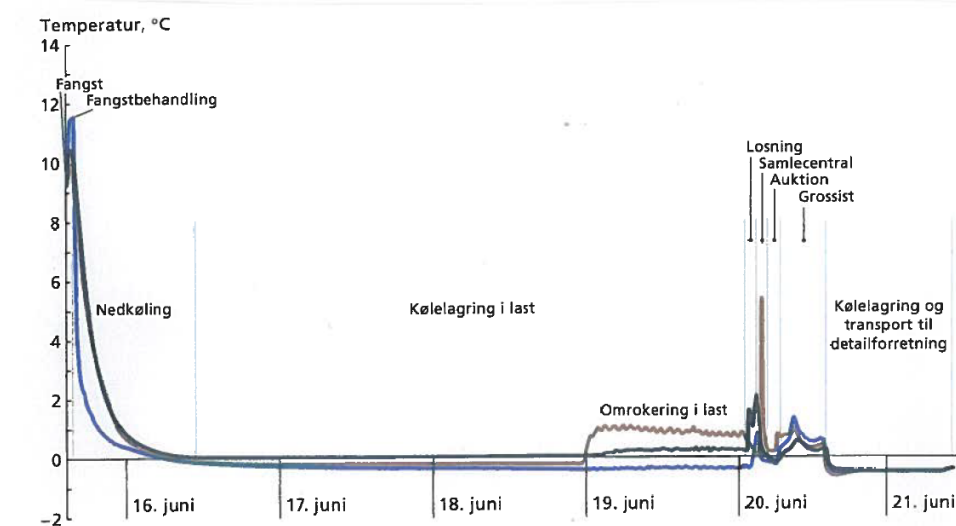
Der er normalt ikke den store forskel i kvaliteten af kystfiskernes fangster og fangster fra andre fiskere.

Kvalitetsopfattelse i transport

Transport af fisk og skaldyr omfatter både den fysiske transport med f.eks. lastbil, men også de enheder, som fisken transporteres i, som f.eks. fiskekasser eller anden emballage. Transportens betydning for bevarelse af fiskenes værdi overses ofte i kæden fra fangst til detailhandel. Men alene den tid, der samlet anvendes til transport og ophold på transportlager kan reducere fiskenes værdi med op til en tredjedel. Transport i fiskefartøj: fra 1 til 3 dage. Transport fra auktion til forarbejdning: 1 til 3 dage. Transport fra forædling, over grossist til detailhandel: 1 til 3 dage.

Det er især vigtigt, at kølekæden er intakt under transporten både til vands og til lands. Under lastbiltransport er der risiko for, at temperaturen ikke kan fastholdes under 2°C og dermed 0°C i fiskekassen, hvis f.eks. fiskene ikke er iset tilstrækkeligt, hvis køleanlægget ikke fungerer korrekt, eller hvis der under transporten åbnes og lukkes så ofte, at køleanlægget ikke kan holde temperaturen tilstrækkelig lav. Et eksempel på dette er i figur 17, der viser køleprofilen af en fangst fersk fisk der ender hos en detailforretning efter 4,5 dag.

Figur 17. Tre målinger af temperatur i fisken fra fisker til detailed.



Figur 17 viser tre målinger af temperatur i fisken fra fisker til detailed. Kilde: M. Frederiksen, E. Larsen, C. Østerberg og A. Bremner, "Sporbar kvalitet af ferske fisk" i Fisk og Hav 2001, pp 10-18

Der er en række udsving i temperaturen i forbindelse med losning, sortering og salg. Senere mindre temperaturudsving hos grossist. Derfor vil der aldrig kunne opnås en ideel køling, temperaturstigninger kan ikke undgås, men kan bringes ned på et minimum.

Der kan endvidere ske forurening af fiskene, hvis de kommer i forbindelse med andre varer eller med omgivelserne, som kan tilføre fiskene fremmede bakterier, jord og snavs, eller som kan overføre en uønsket smag og lugt. Mekaniske skader kan opstå ved slag eller pres, eller blot uagtsom håndtering. Der stilles krav om at transportrummet skal være rent og godt udluftet. Det skal være lavet af rengøringsvenlige materialer og skal let kunne rengøres. Disse krav stilles også i dag til lastrum om bord på fiskefartøjerne. For at undgå unødigt forringelse af fiskenes kvalitet er det således meget vigtigt, at transportøren sikrer sig, både at opbevaringskasserne er rengjorte og at fiskene er tilstrækkeligt iset i forhold til transportens varighed.

En stor del af kystfiskeriets fangster inden for Skagen transporteres til de større auktioner på den jyske vestkyst. Dette er ikke blot en yderligere omkostning, men giver også anledning til en forlænget tid før fisken kan fremstilles til salg. Dette kan muligvis medføre en reduktion i salgspris i forhold til fangster af kystfiskere der lander direkte i havne med auktionsfaciliteter.

Kvalitetsopfattelse i forædling

Forarbejdning af fisk og skaldyr i Danmark resulterer i mange forskellige produkter. Der kan være få eller mange forarbejdningstrin: fra filetering og trimning til ferske fileter – til komplicerede færdigretter, hvor fisken kun udgør en mindre del af produktet. Det færdige produkt kan f.eks. være fersk kølet, frossent, konserveret med salt, syre eller ved røgning. Alle disse procestrin stiller krav til omhyggelighed, men det hjælper ikke på den færdige kvalitet, hvis udgangspunktet har været for dårligt. Derfor hører det med til godt 'håndværk', at foretage en kvalitetsbedømmelse, når råvarerne modtages på forarbejdningsstedet. Dette, kombineret med god lagerstyring og proceskontrol, er kendetegnende for den gode produktionsvirksomhed.

Alle led i kæden fra producent til detailhandlen har et egenkontrolprogram til sikring af de lovbefalede hygiejnekrav, og denne kontrol kan – ud over at tilfredsstille myndighederne – også anvendes som redskab til at optimere kvaliteten. Hyppig kontrol af temperatur i produkterne og i opbevaringslokalerne vil afsløre, om der finder en opvarmning sted, der reducerer holdbarheden.

På dette tidspunkt er informationen om hvem der har fanget fisken "forsvundet" eller benyttes ikke mere. Det vil være muligt i henhold til de krav der stilles i Kontrolforordningen at finde tilbage til det antal fartøjer der har bidraget med fisk til det pågældende batch, men at finde fisk fra et enkelt kystfiskerfartøj er i dag praktisk umuligt.

Kvalitetsopfattelse i grossistledet

De færreste varer leveres direkte fra producent til forbruger. De fleste skal distribueres – og det gælder også fisk og skaldyr. Det mest velkendte grossistmarked er Fisketorvet i Københavns Nordhavn. Herfra sælges der fisk og fiskeprodukter primært til detailhandel og catering i Storkøbenhavn og på Sjælland. Andre grossister, såvel i Københavnsområdet som ud over landet, driver tilsvarende grossistvirksomhed, og flere har specialiseret sig i at være mellemlid mellem fiskeauktionen og første forarbejdningsled til detailhandel og catering. Dét kan indebære, at produkterne skal en tur over Padborg, hvor der findes store fordelingscentraler, for derefter via grossisten at blive transporteret ud til den enkelte detailhandel – eller – at detailhandleren selv henter sine varer hos grossisten. Det stiller store krav til logistiksystemet at undgå brud på kølekæden. Egenkontrolprogrammet kan også i dette led

være et nyttigt redskab til kvalitetskontrol, herunder hyppigt tilsyn med produkternes temperatur – ikke blot ved en enkelt temperaturføler, men ved at man måler i, eller nær ved produkterne.

Kvalitetsopfattelse i detailhandel

Salg af fisk og fiskeprodukter er i dag ikke begrænset til den traditionelle fiskehandel. I midten af 1990-erne begyndte mange dagligvarekæder at se markedsføring af fersk fisk som en naturlig udvidelse af deres aktivitetsområde, og fisk udgør nu en del af deres produktsortiment på linje med andre fødevarer som f.eks. kød- og viktualievarer. Men med den forskel at fersk fisk til salg skal opbevares ved 2°C eller derunder. Dette stiller specielle krav til kølemontrerne, hvor indpakkede fiskeprodukter skal opbevares. Og hvis der benyttes is som kølemiddel til fersk uindpakket fisk, stilles der ligeledes specielle krav til luftskiftet i denne del af forretningen. Fisken leveres hovedsageligt til detailhandelen via grossister, men der foretages også indkøb direkte på auktioner. De færdigpakkede fiskeprodukter leveres typisk direkte fra producenterne.

Kvalitetsopfattelse hos forbrugeren

Forbrugeren er det sidste led i kæden og dét led, hvor der er størst risiko for kritik af kvaliteten. Det er også i dette led negativ medieomtale oftest forekommer. En række undersøgelser har vist, at forbrugernes forudsætninger for at vurdere kvaliteten er ret begrænsede. Forbrugerne stoler typisk på mærkningen af færdigpakkede produkter og på vejledning fra ekspedienten. Men fiskens udseende i købsøjeblikket har også betydning for valget af fisk.

Der findes diverse mærkningsordninger der kan anvendes på detailpakninger. Det mest kendte er MSC mærket (Marine Stewardship Council), der er et miljø- og bæredygtighedsmærke der kan anvendes hvis fisken stammer fra en af denne private organisation godkendt bæredygtig bestand. En stor del af de danske fiskebestande er, eller er ved at blive godkendt til at bære dette mærke. Et andet mærke er det røde Ø-mærke der kan anvendes på godkendte regnbueørreder og produkter heraf med en årlig produktion på 250 tons, og senest på regnbueørreder opdrættet i saltvand og blåmuslinger fra indtil nu to opdrætsanlæg i Limfjorden.



Der er i EU-regi mulighed for at få tildelt regionale mærker, der eventuelt kunne have interesse for kystfiskersegmentet.



- PDO- covers agricultural products and foodstuffs which are produced, processed and prepared in a given geographical area using recognised know-how.
- PGI- covers agricultural products and foodstuffs closely linked to the geographical area. At least one of the stages of production, processing or preparation takes place in the area.
- TSG- highlights traditional character, either in the composition or means of production.

7. Priser

De priser, som registreres i statistikken, er bruttopriser på landingsstedet. Priserne er derfor ikke uden videre sammenlignelige mht. hvad fiskerne får for fisken. Hertil kommer, at størrelse, kvalitet og farvand har indflydelse. En del af denne forskel kan fjernes, hvis priserne præsenteres for farvand og størrelse. Kvalitetsoplysninger på E (ekstra) og A er ikke altid præcis og derfor udelades denne oplysning. Fra priserne skal fradrages forskellige omkostninger, som afhænger af landingsform og sted. Omkostninger til transport mv. er ikke inddraget i de efterfølgende vurderinger.

Gennemsnitspriserne for de seks vigtigste arter landet af kystfiskerne er angivet i tabel 13, med henblik på at vurdere om kystfiskerne får højere priser end andre fiskere.

Tabel 13. Gennemsnitspris for kystfiskere og andres landinger, 200 7-2011										
	2007		2008		2009		2010		2011	
	KF	Andre	KF	Andre	KF	Andre	KF	Andre	KF	Andre
<u>Gennemsnit</u>	10,79	2,48	10,24	2,11	6,11	1,66	5,50	2,37	6,62	2,75
<u>Vægtet med:</u>										
- art	10,79	11,27	10,24	10,73	6,11	7,08	5,50	7,01	6,62	8,41
- art og område	10,79	10,71	10,24	10,27	6,11	6,20	5,50	5,73	6,62	6,89
- art, område og størrelse	10,79	10,73	10,24	10,43	6,11	6,35	5,50	5,73	6,62	7,02

Anm.: De seks arter er torsk, rødspætte, brisling, tobis skærsing og sild. Totalt omfatter de 90 % af landings- værdien i 2011. KF er forkortelsen for kystfiskere.

Det simple gennemsnit angiver kystfiskernes og andre fiskeres modtagne gennemsnitspris. Det ses at kystfiskerne får meget højere pris end andre fiskere (6,62 og 2,75 kr./kg i 2011). Dette skyldes dog ikke at kystfiskerne lander højere kvalitet, men at ikke-kystfiskerne lander flere fiskearter af lavere værdi, herunder industrifisk, sild og makrel.

Korrigeres herfor ved at antage at: 1) artsfordelingen, 2) arts- og områdefordelingen, og 3) arts- område- og størrelsesfordelingen for andre fiskere er præcist som for kystfiskerne opnås noget andre resultater. Det ses at for 2008-2011 er priserne lavest for kystfiskerne i alle tilfælde. Ses der på priserne korrigeret for både arts-, område- og størrelsesfordeling udgør de i 2011 hhv. 6,62 og 7,02 kr./kg, svarende til at kystfiskerne får 6 % lavere priser end andre fiskere. Prisforskellene mellem de to grupper er i alle tilfælde meget små, dog generelt med lidt lavere priser til kystfiskerne.

Sammenlignes de to grupper for landinger i hhv. små, mellemstore og store havne ses samme mønster i tabel 14.

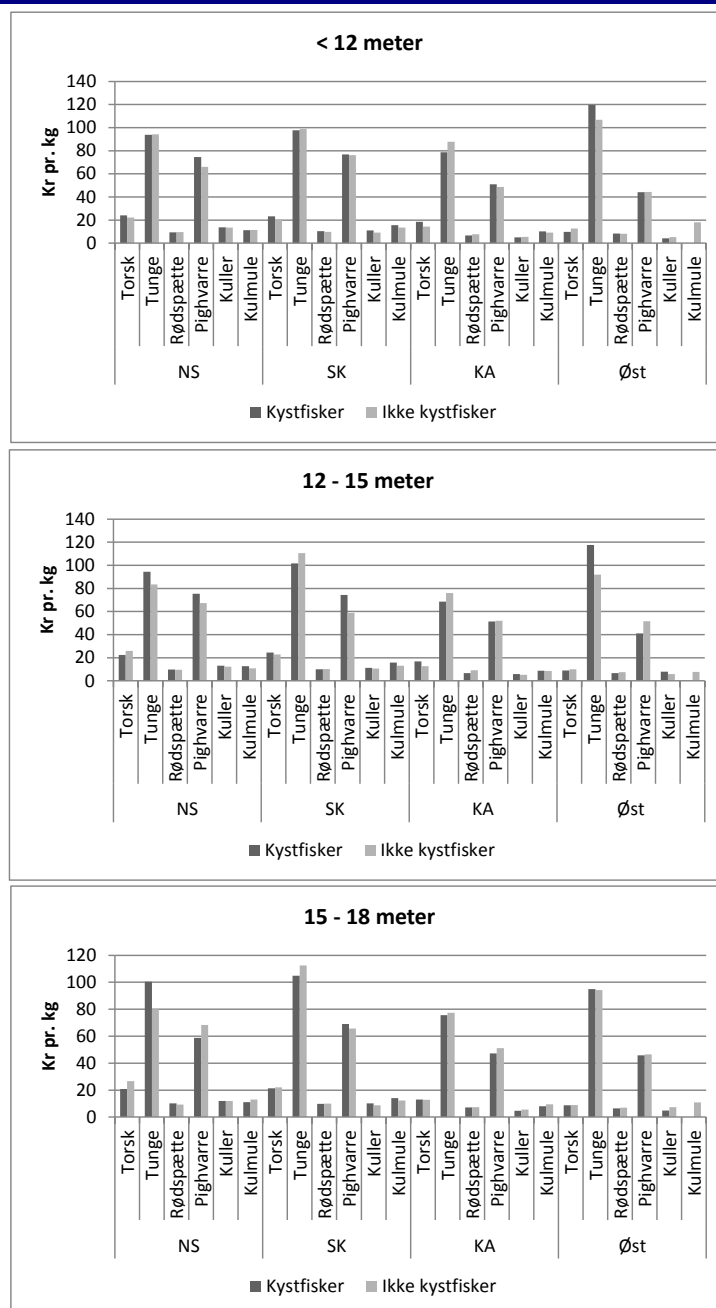
Tabel 14. Gennemsnitspris for kystfiskere og andres landinger i hhv. små, mellem og store havne, 2011, kr./kg.						
	Små		Mellem		Store	
	KF	Andre	KF	Andre	KF	Andre
<u>Gennemsnit</u>	9,32	3,21	10,29	6,14	16,82	3,83
<u>Vægtet med:</u>						
- art	9,32	9,70	10,29	11,06	16,82	16,32
- art og område	9,32	9,46	10,29	10,57	16,82	16,46
- art, område og størrelse	9,32	10,01	10,29	10,60	16,82	16,48

Anm.: Der indgår de ti vigtigste arter i de små og mellemstore havne som totalt omfatter 86 % af landingsværdien i 2011.

Det fremgår at når der forudsættes ens produktsammensætning er der i både små, mellemstore og store havne meget små prisforskelle mellem kystfiskere og andre fiskere. I de små og mellemstore havne er kystfiskernes priser lidt større end andre fiskeres. I de store havne forholder det sig omvendt.

Betragtes priserne for alle fiskestørrelser under et af de seks arter: Torsk, tunge, rødspætte, pighvarre, kuller og kulmule opnås et ret uensartede billede, jf. figur 18.

Figur 18. Landingspriser for seks arter efter fartøjsgruppe, og farvand. 2011



Priserne for torsk, som er den helt dominerende art for kystfiskeriet, er yderligere opdelt efter størrelse og vises i tabel 15. Der er imidlertid heller ikke på det niveau nogen afgørende forskel på priserne. I lidt over halvdelen af tilfældene ligger priserne til ikke kystfiskere højere end priserne til kystfiskerne.

Tabel 15. Priser på torsk på fartøjsgruppe, farvand og størrelse. 2011.						
	<12m		12m - 15m		15m-18m	
	KF	IKF	KF	IKF	KF	IKF
NS-1	32,9	30,7	30,6	30,6	25,3	29,8
2	27,5	28	26,8	27,2	24	27
3	23,8	25,1	23,3	23,3	21,8	24,1
4	21,3	20,5	21,1	19,1	19,8	19,3
5	15,3	14,7	15,5	14	15,4	12,7
SK-1	30,6	32,5	29,7	31,8	29,3	31,6
2	27,6	29,9	27,2	30,1	27,1	29,2
3	24,4	25	24,1	25,8	23,3	25,5
4	20,7	18,9	20,4	19,7	20,1	20
5	12,9	12,5	13,6	12,7	13,2	13,2
KA-1
2	22,9	23,5	23,4	19	23	20,7
3	19,9	19,2	18,9	16,6	18,6	17,6
4	18,2	15,3	17,4	13,9	15,6	13,7
5	10	9	9,6	8	8,5	7,9
BS-1	.	36,1	30,7	50,4	21,9	40,9
2	14,8	17,3	15,6	16,2	14,8	16,2
3	14,5	16	14,4	14,3	13,9	13,8
4	9,8	11,9	10,1	11,7	9,7	10,5
5	7,4	8	7,5	7,7	7,2	7,5

Betragtes priserne på torsk landet i små, mellemstore og store havne kan det vurderes om fisk der landes i små og mellemstore havne opnår en lavere pris som følge af evt. lang transporttid til fiskeauktioner i de store havne. Dette fremgår af tabel 16.

Tabel 16. Priser på torsk landet i små, mellemstore og store havne, 2011, kr./kg.			
	Små	Mellem	Store
NS-1	30,69	30,12	27,74
2	26,77	26,56	24,95
3	23,67	23,98	22,07
4	22,38	21,00	19,59
5	16,11	13,94	15,16
SK-1	28,44	31,19	28,98
2	24,95	27,42	26,36
3	22,78	24,36	23,44
4	20,23	21,11	20,19
5	13,23	13,85	13,50
KA-1	.	.	.
2	21,61	20,40	27,05
3	16,30	18,25	23,80
4	14,55	16,72	21,48
5	9,38	8,76	12,75
BS-1	31,95	37,49	16,51
2	15,77	15,15	13,65
3	15,47	13,48	15,11
4	12,07	10,39	13,45
5	8,95	7,62	9,12

Det fremgår igen at mønsteret er meget uensartet og at det ikke kan udledes om priserne er størst i små, mellemstore eller store havne. Såfremt priserne er ens ved landing af samme størrelse fisk fanget i samme område, uanset om de landes i en lille havn, og evt. transporteres videre over land til en fiskeauktion i en stor havn, eller om de landes i en stor havn, vurderes der ikke at være større værditab ved landing i små og mellemstore havne. Der skal betales ekstra transportomkostninger, men dette påvirker ikke i sig selv prisen. Transportomkostningen kan dog meget vel være forskellig for landinger i små, mellemstore og store havne. Og da fiskeri med mindre fartøjer er overrepræsenteret i de små og mellemstore havne, vurderes transportomkostningerne større for fisk landet i disse

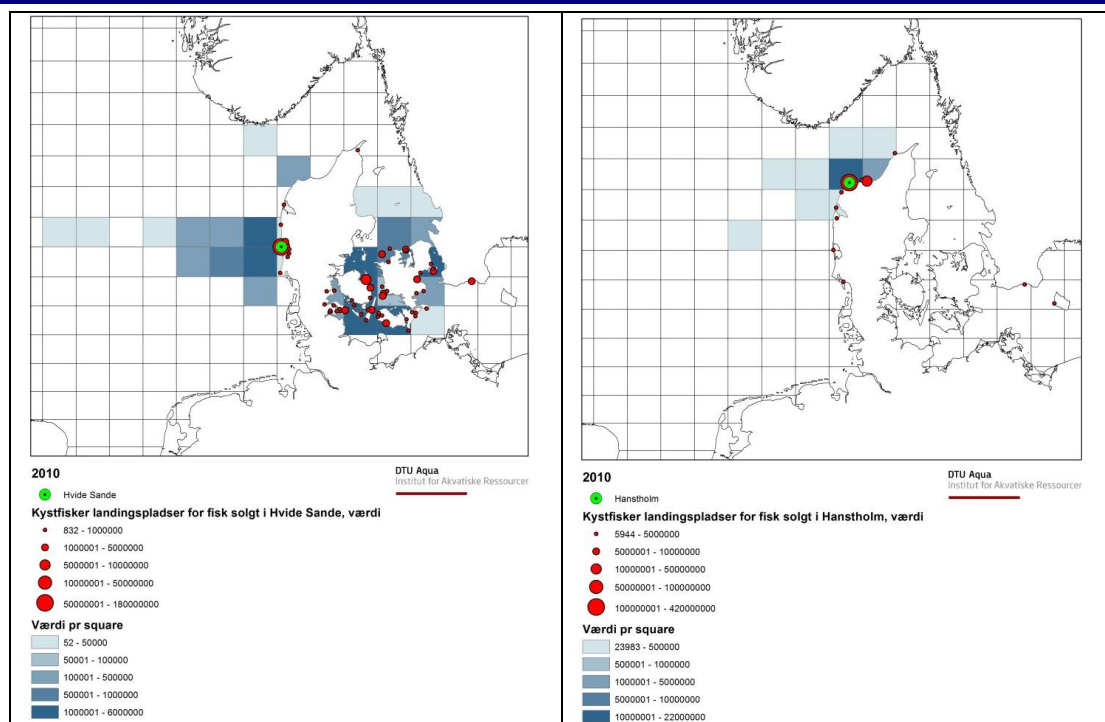
havne. De totale omkostninger per kilo fisk fanget med mindre fartøjer som lander i små og mellemstore havne vil således være større end de totale omkostninger landet af større fartøjer i store havne.

Det skal dog bemærkes at torskelandingerne i de små havne næsten udelukkende er fra Østersøen, hvor torskelandingerne i de store havne næsten udelukkende stammer fra Nordsøen og Skagerrak. I de mellemstore havne landes torsk fra alle fangstområder. Det skal endvidere bemærkes at der i de små og mellemstore havne landes en større andel små torsk end i de store havne. Dette skyldes dog at de små og mellemstore havne primært modtager torsk fra Østersøen, hvor de store havne primært modtager torsk fra Nordsøen og Skagerrak.

Fisken bliver ikke nødvendigvis solgt i den havn som den er landet i. Nogle fisk bliver transporteret fra landingshavnen til salgsstedet. De to største salgssteder for kystfiskere mht. værdi er Hvide Sande (13 % af den totale forsyning er fra kystfiskere) og Hanstholm (11 %).

Figur 19 viser fordelingen af landingspladserne for fisk fanget af kystfiskere og solgt i henholdsvis Hvide Sande og Hanstholm. På kortene i figuren er desuden indtegnet landingsværdien pr. ICES område for landingerne til henholdsvis Hvide Sande og Hanstholm. Til venstre er illustreret værdien pr. landingsplads for kystfiskere, hvor fisken er solgt i Hvide Sande, samt landingsværdien pr. ICES område. Til højre er illustreret tilsvarende for Hanstholm. Bemærk at der ikke benyttes samme intervaller for cirkelværdierne og ICES Squares.

Figur 19. Værdi pr. landingsplads for kystfiskere, hvor fisken er solgt i Hvide Sande (venstre) og Hanstholm (højre).



En stor del af det der bliver solgt i Hvide Sande fra kystfiskere er blevet transporteret over land fra andre landingspladser, hvorimod størstedelen af fisk fra kystfiskere der bliver solgt i Hanstholm også landes direkte i Hanstholm. Dette forhold afspejler sig også i, i hvilke farvandsområde fangsten er blevet fisket.

Det kan konkluderes at der ikke kan identificeres væsentlige prisforskelle mellem kystfiskernes og andre fiskeres fangster. Kystfiskernes priser ser, når der korrigeres for art, område og størrelse ud til at være lidt lavere end for andre fiskere, men forskellen er lille og forudsætter en givet produktsammensætning. Der kan således ikke via prissammenligninger identificeres logistiske problemer for fiskere fra små havne ved afsætning af fangsten efter transport over land. Der er dog i nærværende udredning hverken set nærmere på transport af fisk over land eller omkostninger hertil. Hvis transportomkostninger inddrages, vurderes at totalomkostningen per kilo fisk er større for de mindre fartøjer som lander i de små og mellemstore havne, hvorfra fisken i mange tilfælde transporteres over land til en fiskeauktion.

8. Økonomi

I Fiskeriregnskabsstatistikken fra Danmarks Statistiks opgøres de danske fiskefartøjers økonomi. Statistikken baseres på en stikprøve af de kommercielt aktive fartøjer i Danmark og indeholder således ikke detaljerede data for alle fartøjer. I Fiskeriregnskabsstatistikken for 2010 indgik 65 ud af 210 kommercielt aktive kystfiskerfartøjer.

For at skabe det bedst mulige grundlag for en sammenligning af økonomien i kystfiskerfartøjer og ikke-kystfiskerfartøjer sammenlignes fartøjer fra de to segmenter som anvender samme redskabstype og tilhører samme længdegruppe. Fartøjerne er opdelt i længdegrupperne under 12 meter, 12-15 meter og fartøjer mellem 15-18 meter. Redskabstyperne er trawl, garn og krog, samt kombinationsfartøjer som anvender flere typer redskaber. På grund af diskretionshensyn og for at give de mest valide resultater er nogle af længdegrupperne inden for samme redskabstype lagt sammen.

Tabel 17. Økonomiske nøgletal for kystfiskerfartøjer og ikke-kystfiskerfartøjer fordelt på længde og redskabstype. Gennemsnit per fartøj

Længde og type	Antal fartøjer	Brutto udbytte	Drifts Omkostninger	Resultat før rente	Drifts resultat	Beregnet Løn til ejer(e)	Netto udbytte	Fiskeri aktiver	Forrentning i %
Kombi fartøjer < 12 m									
Kystfiskere	4	939	483	455	370	298	157	4,120	4
Andre	7	685	481	203	121	293	-90	1,800	-5
Kombi 12-18 m									
Kystfiskere	6	2,331	1,732	599	320	410	189	8,498	2
Andre	14	2,500	2,095	406	258	308	97	6,142	2
Garn/krog 0-15 m									
Kystfiskere	34	820	553	267	212	336	-69	2,773	-2
Andre	9	879	622	257	187	314	-56	2,148	-3
Trawl 12-15 m									
Kystfiskere	11	1,579	1,184	395	288	350	44	4,142	1
Andre	16	2,003	1,562	441	291	350	91	5,102	2
Trawl 15-18 m									
Kystfiskere	7	3,195	2,458	736	553	452	284	7,341	4
Andre	18	3,465	2,435	1,030	699	489	541	9,013	6

Kilde: Danmarks Statistiks Fiskeriregnskabsstatistik 2010.

Note: Nettoudbyttet er beregnet ved at fratrækket Løn til ejer(e) fra Resultat før renter. Forrentningen beregnes som nettoudbyttet divideret med fiskeriaktiverne.

I tabel 17 er de fem segmenter vist, hvor det for en tilstrækkelig stor stikprøve har været muligt at beregne nøgletal for både kystfiskere og ikke-kystfiskere. I tabellen vises gennemsnittet per fartøj i de enkelte segmenter.

Overordnet set er nøgletallene i de fem udvalgte segmenter sammenlignelige, når man ser på det gennemsnitlige bruttoudbytte, driftsomkostninger, driftsresultat samt beregnet løn til ejere. Tallene giver derfor et fornuftigt sammenligningsgrundlag for at vurdere de økonomiske forskelle mellem kystfiskere og ikke-kystfiskere, idet det dog understreges at den stikprøvebaserede metode for udvælgelse af regnskaber kan give en usikkerhed.

For de to grupper af kombi-fartøjer, som dækker snur-, garn- og trawl-fartøjer, er driftsresultatet og forrentningen for kystfiskerne højere end for ikke-kystfiskere. Dette skyldes højst sandsynligt, at de fartøjer som indgår i kystfiskersegmentet er større end ikke-kystfiskere, hvilket fremgår af værdien af fiskeriaktiverne. For garn- og krog-fartøjerne er omkostningsstrukturen og driftsresultatet relativt ens; dog er værdien af fiskeriaktiver for kystfiskerne lidt større end for de tilsvarende ikke-kystfiskerfartøjer. For begge trawlsegmenter er resultaterne omvendt af hvad de tre foregående segmenter har vist. Både driftsresultat, forrentning og fiskeriaktiver er højere for ikke-kystfiskere end for kystfiskere.

Resultatet af denne analyse er således, at der ikke kan identificeres en større forskel i økonomien i de forskellige redskabstyper og længdegrupper mellem kystfiskere og ikke-kystfiskere, men at størrelsen af fiskeriaktiverne har en positiv indflydelse på driftsresultatet og forrentningsprocenten.

Af tabel 18 fremgår en detaljeret oversigt over de enkelte udgiftsposter i de fem udvalgte segmenter. En gennemgang af de mere detaljerede udgiftsposter viser, at kystfiskerfartøjerne generelt har et lavere energiforbrug end ikke-kystfiskere. Dette kan bl.a. skyldes at kystfiskerfartøjer er begrænset af reglen om at 80 % af deres fangstrejser skal være på under 3 døgn.

For segmenterne med kombi-fartøjer er der en noget uensartet fordeling af omkostningsposterne, når man sammenligner kystfiskere og ikke-kystfiskere, hvilket formentlig skyldes at segmenterne indeholder en blanding af snur-, garn- og trawlfartøjer. For garn- og krogfartøjer er der en meget ensartet omkostningsstruktur, hvilket tyder på et ensartet valg af redskaber og fangstsammensætning hos både kystfiskere og ikke-kystfiskere. For trawlerne er driftsomkostningerne for ikke-kystfiskere højere end for kystfiskere, hvilket skyldes at ikke-kystfiskere gennemsnitligt har større fartøjer og har en højere aktivitet i form af længere fangstrejser. Til gengæld har de også et højere bruttoudbytte, nettoindtjening og forrentningsprocent.

Tabel 18. Udvalgte omkostningsposter for kystfiskerfartøjer og ikke-kystfiskerfartøjer fordelt på længde og redskabstype. Gennemsnit per fartøj.

Længde og type	Antal Fartøjer	Energi Omkost.	Andre Drifts Omkost.	Vedlige- holdelse	Øvrig Drifts Omkost.	Løn	Afskriv- ninger	Diesel i liter	kvote køb
Kombi fartøjer < 12 m									
Kystfiskere	4	76	68	103	107	0	129	18	12
Andre	7	100	107	91	72	2	109	24	12
Kombi 12-18 m									
Kystfiskere	6	238	400	236	193	462	203	60	168
Andre	14	377	376	301	140	644	257	98	93
Garn/krog 0-15 m									
Kystfiskere	34	54	130	121	86	66	96	12	20
Andre	9	91	148	105	92	93	93	20	15
Trawl 12-15 m									
Kystfiskere	11	224	237	135	126	294	168	56	100
Andre	16	263	287	217	163	425	208	65	92
Trawl 15-18 m									
Kystfiskere	7	353	643	264	197	743	258	90	377
Andre	18	411	412	344	236	722	309	102	100

Kilde: Danmarks Statistiks Fiskeriregnskabsstatistik 2010

Konklusionen på gennemgangen af antallet af fartøjer fordelt på længdegrupper og de økonomiske nøgletal for de fem udvalgte fartøjssegmenter er, at der ikke ud fra det foreliggende datamateriale er nogen væsentlig forskel på den økonomiske situation for kystfisker- og ikke-kystfiskerfartøjer tilhørende samme længdegruppe og som anvender samme redskabstype.

Resultaterne illustrer blot, at større fartøjer (målt ved værdien af fiskeriaktiverne) klarer sig bedre end mindre fartøjer. Yderligere har restriktionen på kystfiskerfartøjer vedrørende antallet af rejsedage en begrænsende effekt på brændstofforbruget. For alle de fem segmenter, både kystfiskere og ikke-kystfiskere, gælder det, at forrentningen er lavere end de anbefalede 6-8 % i alternativ forrentning.

I tabel 19 er de samlede økonomiske nøgletal for dansk fiskeri angivet fordelt på fartøjslængde. I fartøjsgrupperne mindre end 18 meter indgår både kystfiskere og ikke-kystfiskere. Da de økonomiske nøgletal ikke har vist nogen entydig forskel mellem kystfiskere og ikke-kystfiskere antages det, at de samlede økonomiske nøgletal for fartøjer mindre end 18 meter også er gældende for kystfiskeriet.

Tabel 19. Økonomiske nøgletal for aktive fartøjer i dansk fiskeri.

	2001	2006	2007	2008	2009	2010
Bruttoudbytte (mio. kr.)						
< 12 m	268	239	209	185	137	141
12-15 m	396	317	262	260	195	240
15-18 m	434	307	258	244	218	279
Andre	<u>2.469</u>	<u>2.210</u>	<u>1.887</u>	<u>1.803</u>	<u>1.573</u>	<u>2.300</u>
Total	<u>3.566</u>	<u>3.073</u>	<u>2.616</u>	<u>2.492</u>	<u>2.122</u>	<u>2.960</u>
Indtjeningsevne (mio. kr.)						
< 12 m	124	111	92	63	44	54
12-15 m	191	144	117	106	70	100
15-18 m	215	159	132	104	91	132
Andre	<u>1.098</u>	<u>1.047</u>	<u>827</u>	<u>755</u>	<u>662</u>	<u>1.246</u>
Total	<u>1.629</u>	<u>1.461</u>	<u>1.169</u>	<u>1.028</u>	<u>868</u>	<u>1.533</u>
Forrentning (%)						
< 12 m	-24,0	0,2	-11,9	-19,9	-10,1	-6,6
12-15 m	-7,9	-1,7	3,3	-1,6	-3,0	1,1
15-18 m	-0,8	5,7	7,8	-0,6	-0,5	3,4
Andre	<u>6,1</u>	<u>8,3</u>	<u>6,3</u>	<u>4,8</u>	<u>2,5</u>	<u>9,8</u>
Total	<u>2,3</u>	<u>7,0</u>	<u>5,3</u>	<u>2,8</u>	<u>1,1</u>	<u>7,8</u>

Anm.: Indtjen indtjeningsevne angiver at fangstværdien fratrukket alle driftsomkostninger ekskl. aflønning af arbejdskraft og kapital. Forrentning er driftsresultat før renter fratrukket beregnet vederlag til ejere i procent af fiskeriaktiverne.

Kilde: Danmarks Statistik.

De samlede økonomiske nøgletal for dansk fiskeri viser at bruttoudbytte, indtjeningsevne og forrentningsprocent er stigende med størrelsen på fartøjerne. Specielt for fartøjer under 12 meter og fra 12-15 meter er forrentningen af den investerede kapital i alle årene langt fra de anbefalede 6-8 %.

Ud fra et økonomisk udgangspunkt burde et fiskeri med negativ forrentning ikke kunne lade sig gøre over en længere periode, da fartøjerne vil gå konkurs. Forklaringen på at dette alligevel ser ud til at være tilfældet kan skyldes flere ting. For det første beregnes der en løn til fiskeren (ejer) i Fiskeriregnskabsstatistikken², da denne oftest ikke oplyses for mindre enkeltmandsejede virksomheder. Dette gøres for at gøre virksomhederne i statistikken sammenlignelige. Lønnen, som tager udgangspunkt i hvad en industriarbejder i provinsen tjener, er muligvis overvurderet i forhold til hvad ejerne af de mindre fartøjer reelt tjener, hvilket påvirker deres resultat og forrentningsprocent negativt. For det andet kan den indberettede arbejdstid for mindre fiskere være overvurderet. For det tredje kan en investering i et mindre fiskefartøj, som ikke kan sælges igen betragtes som en tabt investering (sunk cost) og fiskeriet på fartøjet vil således fortsætte blot de løbende omkostninger kan dækkes, da kapitalen ikke forrentes. For det fjerde kan der være et element af uregistrerede indtægter fra salg af fisk, selvom det understreges at der ingen dokumentation er, hverken for tilstedeværelse eller fravær af uregistrerede indtægter. En sidste ting som kan have indflydelse er, at fiskernes "lønkrav" for at være fiskere, er lavere end lønnen i industrien. Dette kan skyldes, at fiskerne oplever en herlighedsværdi ved at deltage i fiskeriet, hvilket gør at de er villige til at arbejde for en lavere løn end andre sammenlignelige grupper i samfundet.

I tabel 20 er økonomiske nøgletal vist for fartøjer mindre end 18 meter opdelt på redskab.

² Se Fiskeriregnskabsstatistikken for detaljeret beskrivelse af beregning af løn til ejer.

Tabel 20. Økonomiske nøgletal for aktive fartøjer mindre end 18 meter, fordelt på redskab.

	Bruttoudbytte (mio. kr.)	Indtjeningsevne (mio. kr.)	Forrentning (%)
<u>Fartøjer < 12 meter</u>			
Garn/krog	79	30	-7,7
Jolle/ruse	23	11	-15,0
Kombi	36	13	-1,9
Trawl			
Total	139	54	-6,8
<u>Fartøjer 12-15 meter</u>			
Garn/krog	41	19	1,6
Snurrevod	13	4	-2,1
Kombi	60	23	1,2
Trawl	127	54	1,1
Total	240	100	0,7
<u>Fartøjer 15-18 meter</u>			
Garn/krog	49	23	1,9
Snurrevod	13	5	0,1
Kombi	30	12	2,1
Trawl	190	92	4,2
Total	279	132	2,2

Kilde: Danmarks Statistik.

Det fremgår at redskabstypen har betydning for forrentningen i de forskellige fartøjslængdegrupper. For fartøjer mindre end 12 meter har kombinationsfiskerier med snur/garn/trawl den højeste forrentning (-1,9 %), for gruppen 12-15 meter er det garn/krog fiskeri (1,6 %) og for fartøjer 15-18 meter er det trawl (4,2 %).

Det kan konkluderes at der ikke kan påvises forskel i den økonomiske situation mellem kystfiskere og ikke-kystfiskere, samt at de mindre fartøjer i begge grupper har en meget lav indtjening og i mange tilfælde en negativ forrentning år efter år. Fiskeriet med mindre fartøjer specielt under 15 meter fungerer således formentlig ikke på samme vilkår som større fartøjer, hvor ekstern kapital skal forrentes. Dette gælder både for kystfiskere og ikke-kystfiskere. Fiskere med mindre fartøjer enten accepterer en lav løn, får ikke forrentet egenkapitalen eller har uregistrerede indtægter.

9. Beskæftigelse

Beskæftigelsen i fiskerisektoren kendes fra flere statistikker. Disse statistikker er imidlertid behæftet med betydelig usikkerhed, bl.a. som følge af at arbejdstiden i fiskeri, der fx foretager fangstrejser over flere dage, er vanskelig at opgøre. I tabel 21 er beskæftigelsen i den danske fiskerisektor angivet, målt hhv. som antal ansatte pr. 30. november 2010 og omregnet til fuldtidsbeskæftigelse (arbejdsdage for fiskere på havet og på land/220 dage om året).

Tabel 21. Beskæftigelse i den danske fiskerisektor 2010¹

	Beskæftigelse	Fuldtidsbeskæftigelse
Fiskeri		
Fartøjer <12 meter	.	177
Fartøjer 12-15 meter	.	163
Fartøjer 15-18 meter	.	175
Fartøjer 18-24 meter	.	208
Fartøjer 24-40 meter	.	192
Fartøjer >40 meter	.	170
Specialfiskerier	.	74
Total	2.561	1.159
Fiskeri		
Kystfiskeri	.	209
Ikke-kystfiskeri med fartøjer <18 meter	.	306
Andre fartøjer	.	644
Total	1.715	1.159
Afledte erhverv		
Fiskeforarbejdning	3.818	3.228
Fiskeengroshandel	1.764	1.560
Fiskerhandlere	724	611
Supermarkeder ²	1.361	1.361
Total fiskerisektoren	10.228	7.919

Noter:

1. Beskæftigede angiver antal ansatte pr. 30. november 2010. Personer der arbejder i egen virksomhed herunder fiskere der arbejder på eget fartøj indgår ikke, men er skønnet til 846 personer opgjort ud fra antallet af arbejdssteder, Fuldtidsbeskæftigelsen for fiskeri er beregnet som antallet af arbejdsdage i året af både ansatte og ejere og både på have og i land.
2. For supermarkeder kendes alene fuldtidsbeskæftigelsen (2008). Beskæftigelse og fuldtidsbeskæftigelse er derfor ens og beregnet ud fra at fisk udgjorde 2,4 % af omsætningen i 2008.

Kilder: For beskæftigelsen anvendes Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken og for fuldtidsbeskæftigede Regnskabsstatistik. Begge fra Danmarks Statistik.

Antal ansatte i hele fiskerisektoren er beregnet til 7.919 og 10.228, hhv. for fuldtidsbeskæftigede og antal ansatte. I primært fiskeri udgør tilsvarende tal 1.159 og 2.561. Beskæftigelsen er i tilbagegang i alle dele af fiskerisektoren. I primært fiskeri udgjorde fuldtidsbeskæftigelsen i 2001 således 3.381 personer, svarende til et fald på 66 %. For fartøjer mindre end 18 meter var beskæftigelsen i 2011 515 personer, hvor tilsvarende tal i 2001 udgjorde 1.624 personer, svarende til et fald på 68 %. Fuldtidsbeskæftigelsen for mindre og større fartøjer har således udviklet sig ens i de sidste 10 år.

Endvidere ses at fuldtidsbeskæftigelsen i fiskeriet kun udgør ca. 15 % af den totale beskæftigelse i hele fiskerisektoren, idet det dog understreges at beskæftigelsen i de afledede landbaserede erhverv kun i beskedent omfang baserer sig på danske råvarer. Hovedgrundlaget for dansk fiskeforarbejdning og fiskeengroshandel er importeret.

Fiskernes alderssammensætning i 2010 kendes fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. For hel arbejdsstyrken i fiskeriet var 52 % over 50 år og 26 % over 60 år. Betragtes som en del af disse alene selvstændige var 63 % over 50 år og 38 % over 60 år. Der vurderes således at være flere over 50/60 år i arbejdsstyrken i fiskeriet end i arbejdsstyrken i det resterende samfund.

Sammenholdes fuldtidsbeskæftigelsen i fiskeriet med omsætningen fremgår at kystfiskerne står for 18 % af fuldtidsbeskæftigelsen i fiskeriet, men alene opnår 8,5 % af bruttoudbyttet. Tilsvarende for alle fartøjer mindre end 18 meter. Disse står for 44 % af fuldtidsbeskæftigelsen og opnår 22 % af bruttoudbyttet og kun 7 % af indtjeningen. Kystfiskeri og fiskeri med fartøjer mindre end 18 meter bidrager således relativt meget med beskæftigelse, men kun i beskedent omfang med indtjening.

Kystfiskeri og fiskeri med mindre fartøjer bidrager også til beskæftigelsen i de afledte landbaserede erhverv. I aktiviteten i de afledte erhverv kan imidlertid ikke skelnes mellem om råvarerne kommer fra kystfiskere, andre fiskere, opdrættere eller er importeret. Antages at samme andel af kystfiskernes landinger anvendes i de afledte erhverv som forsyninger fra andre fiskere, opdrættere og importører, opnås at kystfiskeriet genererer i størrelsesordenen 130 fuldtidsarbejdspladser i de landbaserede erhverv.

Det kan konkluderes at fuldtidsbeskæftigelsen i dansk fiskeri var 1.159 personer i 2010, at 18 % af disse arbejdede i kystfiskeriet og 44 % i fiskeri med fartøjer mindre end 18 meter. Kystfiskeri og fiskeri med fartøjer mindre end 18 meter bidrager således væsentligt til fiskeribeskæftigelsen, hvor fartøjer over 18 meter bidrager med langt hovedparten af sektorens indtjening. Beskæftigelsen er endvidere reduceret med ca. to-tredjedele i fiskeri såvel som i fiskeri med mindre fartøjer de sidste 10 år. De mindre fartøjer har således oplevet nogenlunde samme tilbagegang i beskæftigelsen som de større fartøjer. Endelig er arbejdsstyrken i fiskeriet præget af en højere andel af personer over 50/60 år end andre sektorer.

Appendiks: Oversigt over fiskeriudtryk

Oversigt kopieret med tilladelse fra Danmarks Fiskeriforenings hjemmeside: [http://www. Fiskeriforening.dk](http://www.Fiskeriforening.dk) Ordlisten dækker nogle af de ofte anvendte udtryk inden for dansk erhvervsfiskeri.

B

Bierhvervsfisker – en fisker, der har andet hovederhverv, men som til forskel fra fritidsfiskere må sælge sin fangst. Bierhvervsfiskeren skal som hovedregel have mindst 5 % af sin bruttoindkomst fra fiskeri.

BT – bruttotons - den kapacitet et fiskefartøj er registreret med.

Bundgarn – faststående fiskeredskab, anbragt på pæle, der er rammet ned i havbunden nær kysten. Lange fangarme, rader, leder fisk ind i en ruse, hvorfra de ikke har mulighed for at undslippe. Bruges bl.a. til ålefiskeri.

D

Demersalt fiskeri – fiskeri efter arter, der lever nær havbunden, modsat pelagisk fiskeri. Det er typisk det store flertal af de danske konsumfisk.

E

Erhvervsfisker – ejere af fiskefartøjer skal være registreret som erhvervsfiskere med A-status i Fiskeridirektoratet. Det forudsætter, at man har haft mindst 60 procent af sin bruttoindkomst fra erhvervsfiskeri et år forinden, at man har dansk indfødsret eller været bosat i Danmark i mindst to år, og at man i mindst et år har været registreret med B-status. Har man hyre på et fiskefartøj, kan man blive registreret med B-status.

F

Fiskefartøj – fartøjer, der driver erhvervsfiskeri, skal være registreret i Fiskeridirektoratet og forsynet med havnekendingsnummer. Der kræves bl.a. en kapacitetstilladelse, som definerer fartøjets tonnage, maskinkraft, mål mm. FKA – Fartøjskvoteandele – et fiskefartøjs tildeling af konsumfiskerettigheder, baseret på fiskeriet tre år før tildelingen. FKA er indført i dansk fiskeri fra 2007.

Forudmeldelse – i nogle fiskerier kræves anmeldelse til Fiskeridirektoratet forud for landing af hensyn til kontrolmulighederne. Blandt andet skal torskelandinger fra Østersøen forudmeldes senest to timer før ankomst til havn.

Forvaltningsplan – aftale om forvaltningen af en fiskebestand i et bestemt farvand, fx torsk i Østersøen. Udarbejdes på EU-niveau og vedtages i Ministerrådet.

G

Garn – faststående fangstredskab.

Genopretningsplan – en plan til genopretning af en fiskebestand.

H

Havdage – det antal dage et fartøj må fiske. Det kan være afhængigt af, hvilken type redskab fartøjet anvender samt hvilket farvand fartøjet fisker i.

HK - et tidligere anvendt mål for motorkapacitet (hestekraft). I den officielle opgørelse benyttes i dag måleenheden kW (kilowatt). 1 HK er lig 0,7355 kW.

I

Industrifisk – arter, der fanges som råvarer i produktion af fiskemel og fiskeolie. I dansk industrifiskeri især tobis, brisling, blåhvilling og sperling.

IOK – Individuelle Overdragelige Kvoteandele – tildeling af andele af de danske kvoter i industrifiskeriet og det pelagiske fiskeri til enkeltfartøjer, der har mulighed for at sælge eller udleje fiskerettighederne til andre.

K

Kapacitet – Den motorkraft et fartøj er registreret med, måles i kW.

Konsumfisk – arter der fanges til fødevarer.

Kvota – et lands andel af TAC. Fordeles blandt EU-landene efter ”den relative stabilitet”. Det er en procentvis fordelingsnøgle, aftalt under Den Fælles Fiskeripolitik ud fra landets historik i det konkrete fiskeri.

kW – kilowatt - måleenhed for motorkraft.

Kystfisker – en fisker, der er tilmeldt kystfiskerordningen, som giver ekstra torsk og tunge. Han skal anvende et fartøj, der er under 17 m længde, og hvor fangstrejserne for 80 % ikke overstiger 3 døgn.

L

Logbog – fangstdagbog over arter, mængder, fangstområder mm. Der skal afleveres logbog fra et fartøj til Fiskeridirektoratet efter hver fangstrejse.

Lukkedage – bestemmelser om faste lukkeperioder for et bestemt fiskeri, f.eks. torskefiskeriet i Østersøen.

M

MAF – Mindre Aktivt Fartøj – et fartøj, der ikke har tildelt årsmængde, men fisker på ration, typisk kvartalsration, for de væsentlige fiskearter.

N

Not – et stort garn, der lægges ud omkring en fiskestime og snøres sammen i bunden, så fisken ikke kan undslippe. Fisk fra en not pumpes ombord i fiskefartøjet.

P

Pelagisk fiskeri – fiskeri efter arter, der lever i de frie vandmasser, f.eks. sild, makrel og hornfisk.

R

Rationsfiskeri – en fiskeritype, hvor fartøjet har tildelt en maksimalmængde fisk, der må fanges i given tidsperiode.

Regulering – ofte detailbestemmelser, der angiver, hvad det enkelte fartøj må fange i en given periode, herunder lukkede perioder eller lukkede områder.

S

Satellit-overvågning – fiskefartøjer over 15 meter overvåges elektronisk af Fiskeridirektoratet med satellit-udstyr.

Snurrevod – en redskabstype, der anvendes især til fiskeri efter fladfisk. Det er i EU-terminologi et trukket redskab til forskel fra garn.

Sorteringsrist, sorteringspanel – en enhed, der placeres forrest i et trawl med det formål at forhindre fangst af undermålsfisk eller fiskearter, der kun skal fanges få af (f.eks. torsk i hummerfiskeri).

T

TAC – Total Allowable Catch – den totale tilladte fangstmængde for en art i et farvandsområde.

Tejne – redskab til fangst af krabber, konksnegle mm.

Tekniske bevaringsregler – bestemmelser om redskabstyper, maskestørrelser, sorteringsriste og andre foranstaltninger,

Tonnage – et mål for et fartøjs størrelse (et rummål)

Trawl – et fiskeredskab, der trækkes efter et fartøj.

Ø

ØF – Øvrige Fartøjer – fartøjer, der ikke må fange arter, der er omfattet af FKA-gruppen.

Å

Årsmængde – den mængde i kg af en art i et givet område, som et givet fartøj må fange. Hele FKA-systemet er baseret på årsmængder.